

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. История развития европейского города в XX в. в Дании	14
1.1. Урбанистика и урбанистическая мысль	14
1.2. Доурбанистические преобразования городского пространства.....	17
1.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства	22
1.4. Результаты городских преобразований	29
2. История развития европейского города в XX в. в Финляндии	32
2.1. Урбанистика и урбанистическая мысль	32
2.2. Доурбанистические преобразования городского пространства.....	37
2.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства	42
2.4. Результаты городских преобразований	47
3. История развития европейского города в XX в. в Швеции	50
3.1. Урбанистика и урбанистическая мысль	50
3.2. Доурбанистические преобразования городского пространства.....	55
3.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства	59
3.4. Результаты городских преобразований	65
4. История развития европейского города в XX в. в Норвегии	68
4.1. Урбанистика и урбанистическая мысль	68
4.2. Доурбанистические преобразования городского пространства.....	73
4.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства	79
4.4. Результаты городских преобразований	82
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	85
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	89
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Урбанистическое пространство Дании	99

ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Урбанистическое пространство Финляндии	101
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Урбанистическое пространство Швеции	103
ПРИЛОЖЕНИЕ Г. Урбанистическое пространство Норвегии	105

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Опыт развития североевропейских городов в XX в. вызывает немалый интерес с точки зрения его усвоения странами с похожим климатом. Для отечественных исследований историческое развитие урбанистических преобразований в Северной Европе интересно, в первую очередь, из-за того, что многие российские города имеют такие же погодные условия, как и города Дании, Финляндии, Швеции и Норвегии¹. Рассматриваемая мной тема имеет прямое отношение к жизни людей, человеческому измерению, потому как исследует процесс развития городского пространства, в котором люди пребывают большую часть своей жизни и которое может влиять на их ощущение психологического комфорта. Таким образом, моя тема имеет безусловное отношение к истории повседневной жизни людей. Северная Европа выбрана также потому что специфичность её природного ландшафта и климатические условия способствовали развитию урбанистики в намного большей степени, чем в других странах Европы. Например, в Южной Европе, в силу большой продолжительности тёплых дней, специализированная урбанистика, воплощённая на практике вообще отсутствует или слабо развита². Кроме того, тема актуальна для рассмотрения процессов городской эволюции, где город – это средоточие человеческой жизни, а усилия урбанистики призваны способствовать улучшению качества жизни горожан. В России такие меры также являются необходимыми, так как требуется модернизация городского пространства.³ Изучение чужого опыта может способствовать процессу заимствования успешных проектов и даёт возможность избежать ошибок, совершённых урбанистами Северной Европы. Отмечу, что в Красноярске сторонником такого подхода является заслуженный архитектор России Арэг Саркисович Демирханов, изучавший когда-то творчество финского

¹ Громцев А. Н. Зелёный пояс Фенноскандии. Петрозаводск, 2014. С. 12–17.

² Глазычев В. Л. Урбанистика. М., 2008. С. 164–167.

³ Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М., 2011. С. 8–12.

архитектора Алвара Аалто⁴. Также благодаря этому исследованию можно выяснить, насколько сильна самореализация молодёжи и населения в городском пространстве и как администрация городов использует общественные инициативы. Таким образом, изучение процесса эволюции североевропейских городов позволит более полно узнать, с чем столкнулись города Северной Европы в XX в. и какие были выработаны решения тех или иных проблем.

Степень изученности темы. Для написания данной выпускной квалификационной работы мной был использован ряд научных статей и различных публикаций по рассматриваемой теме как отечественных, так и зарубежных специалистов. Все эти работы можно разделить на категории, в зависимости от проблематики.

Во-первых, есть работы, которые посвящены исключительно проблеме города как такового. Это крупная работа отечественного специалиста Е. Г. Трубиной «Город в теории: опыты осмысления пространства»⁵, работа М. С. Шилехиной «Современные тенденции формирования культурного пространства города: проблемы и возможности?»⁶. В этих исследованиях содержится информация о том, что представляет собой город как специфическое историческое явление, а также подвергаются анализу проблемы развития городского пространства, с которыми сталкивается большинство городов. Исторической урбанистике посвящены работы В. Л. Глазычева «Город без границ»⁷ и «Урбанистика»⁸. В этих книгах затрагиваются как общетеоретические аспекты изучения города, так и конкретные примеры из истории развития тех или иных городов. Также рассматривается явление урбанистики как целостного подхода к изучению

⁴ Рудик И. Арэг Демирханов: «Я вас с удовольствием «убеждо, убежду» и опровергну стереотипы» // Респектабельная газета «КОНКУРЕНТ». Режим доступа: <http://konkurent-krsk.ru/index.php?id=1336> (дата обращения: 23.04.2017).

⁵ Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М., 2011.

⁶ Шилехина М. С. Современные тенденции формирования культурного пространства города: проблемы и возможности? // Культурное наследие России. М., 2016. С. 103–109.

⁷ Глазычев В. Л. Город без границ. М., 2011.

⁸ Глазычев В. Л. Урбанистика. М., 2008.

городского пространства и пребывания в нём людей. Среди зарубежных специалистов проблемой города как феномена занимается датский исследователь урбанистической среды Ян Гейл, этому посвящены его работы «Города для людей»⁹ и «Жизнь среди зданий»¹⁰, переведённые на русский язык. В его работах ставятся вопросы, связанные с необходимостью модернизации городов, рассматриваются основные проблемы, с которыми сталкивались города на протяжении первой половины XX в., а также даётся характеристика состоянию европейских городов в середине XX в.

Некоторые сведения, необходимые для понимания специфики развития городов в разных исторических пространствах содержатся у отечественного исследователя Н. Б. Лебиной в её работах «Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю»¹¹ и «Повседневность эпохи космоса и кукурузы: деструкция большого стиля»¹². Несмотря на то, что Н. Б. Лебина рассматривает советскую повседневность и обращается к истории советского города, в её работах можно ознакомиться с некоторыми теоретическими воззрениями на историческую урбанистику и явление города.

Второй категорией исследований являются специальные исследования, посвящённые тем или иным проблемам урбанистического развития в странах Северной Европы. К таким работам относятся публикация отечественного специалиста Е. В. Демидовой «Опыт подземного строительства в Хельсинки»¹³, статья шведского исследователя Горана Терборна «Столичные города и неоднозначность их роли в жизни государства»¹⁴, а также работа шведского урбаниста Тимоти Андерсона «Социальные вопросы и гендерные подходы в урбанистике»¹⁵. Во всех этих исследованиях особое внимание

⁹ Гейл Я. Города для людей. М., 2012.

¹⁰ Гейл Я. Жизнь среди зданий. М., 2012.

¹¹ Лебина Н. Б. Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю. М., 2015.

¹² Лебина Н. Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы: деструкция большого стиля. СПб, 2015.

¹³ Демидова Е. В. Опыт подземного строительства в Хельсинки // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. Екатеринбург, 2015. С. 9–14.

¹⁴ Терборн Г. Столичные города и неоднозначность их роли в жизни государства // Логос. М., 2013. С. 39–56.

¹⁵ Андерсон Т. Социальные вопросы и гендерные подходы в урбанистике. Минск, 2014.

уделяется отдельным аспектам городской среды. Таким как, подземное пространство, административные и политические функции города, а также социальные проблемы города.

К третьей категории можно отнести работы, которые охватывали бы всю историю североевропейских городов на протяжении XX в. Такие исследования ограничиваются изучением одной страны, но в них содержатся важные сведения по развитию урбанистического пространства в XX в. На каждую страну, которой посвящено моё исследование, есть крупная работа историков, охватывающая период от начала истории государства до XXI в. Например, это работа Ю. В. Антоновой «Швеция. Исторический путеводитель»¹⁶, в которой приводится хронология развития как крупных, так и малых городов Швеции в сжатом виде. Помимо этого, в исследовании содержится хронологически представленная информация о развитии отдельных районов и кварталов шведской столицы. Истории Дании посвящена крупная работа датского историка Хельге Палудана¹⁷, в которой сведения подаются в расширенном варианте с использованием отсылок к другим исследованиям, посвящённым не только историческому материалу, но и экономическому и социальному развитию страны. Особенно важно, что в XX в. делается акцент на социальную составляющую становления современных датских городов. Две работы посвящены Финляндии. Это книги Хенрика Мейнандера «История Финляндии»¹⁸ и «Финляндия, 1944»¹⁹. В первом исследовании рассматривается вся история страны, начиная со времени существования финнов в составе шведского государства и до современности. Вторая работа Хенрика Мейнандера более узконаправленна. В ней рассматривается только один год войны, на который пришлось переломные события истории, а также разрушительные бомбардировки финских городов и организация городской жизни в тяжёлых условиях

¹⁶ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009.

¹⁷ Палудан Х. История Дании. М., 2007.

¹⁸ Мейнандер Х. История Финляндии. М., 2008.

¹⁹ Мейнандер Х. Финляндия, 1944. М., 2014.

военного положения. Большой коллектив авторов работал над историей Норвегии во главе с норвежским историком Рольфом Даниельсеном. Результатом стала книга «История Норвегии. От викингов до наших дней»²⁰. Это крупное исследование, но тем не менее в нём делается акцент на социальной жизни XX в., что делает его особенно важным для моего исследования.

Цель исследования – изучить эволюцию урбанистического пространства североевропейских городов в XX в.

Задачи исследования:

1) проанализировать североевропейскую урбанистическую мысль XX в., и выявить, какие из теоретических проектов смогли осуществиться на практике в городах Северной Европы;

2) установить причинно-следственные связи городских преобразований, которые меняли внешний облик городов Северной Европы, трансформируя ландшафт и внося коррективы в жизнь горожан;

3) определить результаты урбанистических преобразований в городах Северной Европы и выяснить их практическое значение.

Объект исследования – урбанистическое пространство городов Северной Европы (Дании, Финляндии, Швеции и Норвегии) в XX в.

Предмет исследования – эволюция урбанистического пространства городов Северной Европы (Дании, Финляндии, Швеции и Норвегии) в XX в.

Хронологические рамки работы – 1901–2000 гг.

Территориальные рамки – Северная Европа (Дания, Финляндия, Швеция, Норвегия). Выбор территориальных границ обусловлен тем, что климат, природный ландшафт, географическое расположение, а также традиции градостроительства этих четырех стран отличаются от остальной Европы, формируя особый регион.

²⁰ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003.

Методология исследования. При выполнении данной работы были использованы различные общенаучные методы: анализ, синтез, наблюдение, сравнение и описание.

Также необходимо отметить, что данное исследование было осуществлено в междисциплинарном ключе, с использованием подходов исторической урбанистики. Это новое направление, в рамках которого в России работают такие исследователи как Н. Б. Лебина²¹ и Е. Г. Трубина²². Можно говорить о том, что направление исторической урбанистики тесно связано с историей повседневности, чьи основы были заложены ещё школой «Анналов». В названиях работ Н. Б. Лебиной прямо указывается на то, что это работы по истории повседневности. Например, книга «Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю»²³. Е. Г. Трубина занимается уже более узконаправленными исследованиями, которые посвящены теоретическим проблемам исторической урбанистики. Как и в истории повседневности, здесь делается акцент на человеческом измерении, истории обычных людей и их взаимодействии с окружающим городским пространством, но подходы исторической урбанистики всё-таки ограничиваются городской средой, которая является местом существования и повседневной жизни обычного человека.

Помимо исторической урбанистики моё исследование также опирается на данные социологии и психологии: например, анализируется состояние общества в рамках тех или иных городских пространств (мигрантские районы²⁴) или решение социальных вопросов в рамках урбанистики²⁵. Для того, чтобы понять городское пространство, также были использованы исследования по психологии, такие как работа Эллен Беаты Хансон-

²¹ Лебина Н. Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы: деструкция большого стиля. СПб, 2015.

²² Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М., 2011.

²³ Лебина Н. Б. Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю. М., 2015.

²⁴ Кьерсгор П. Шариат и шантаж в Нёрребро? // ИноСМИ. Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20160512/236501281.html> (дата обращения: 24.04.2017).

²⁵ Андерсон Т. Социальные вопросы и гендерные подходы в урбанистике. Минск, 2014.

Сандсеттер, посвящённая истории детских площадок в Норвегии и их влиянию на детей²⁶.

Источниковая база исследования. В качестве источников были использованы материалы, опубликованные известными урбанистами Европы в XX в., представляющие собой пример урбанистической мысли того времени (манифесты, статьи). К таким урбанистам можно отнести Фриденсрайха Хундертвассера²⁷ и Ле Корбюзье²⁸. Взгляды этих двух архитекторов и исследователей городской среды были практически противоположными. Так, Фриденсрайх Хундертвассер выступал за минимальное внесение изменений в природный и исторический ландшафт города, в то время как Ле Корбюзье был сторонником радикальных преобразований урбанистического пространства, вплоть до полного уничтожения исторических кварталов и превращения их в современные своему времени районы с высокой и плотной застройкой вдоль широких автомобильных магистралей. Эти представители урбанистической мысли Европы XX в. определили два направления в развитии городов. Одно из них, инициированное Фриденсрайхом Хундертвассером, представляет собой архитектуру и урбанистику, гармоничную с уже созданной людьми и природой средой. А второе направление, выросшее из теоретической мысли Ле Корбюзье, является примером тотальной свободы архитектора в проектировании зданий без учёта любых природных условий и исторически обусловленных традиций: архитектор должен строить так, как ему кажется необходимым, руководствуясь собственной волей и подстраивая окружающую среду под себя, преобразовывая её или полностью уничтожая. Отголоском общеевропейских теорий стала урбанистическая мысль Финляндии, представителем которой является, в первую очередь, Алвар Аалто²⁹. Финский урбанист и архитектор пытался соединить основы

²⁶ Важная шишка // Esquire. Режим доступа: <https://esquire.ru/playgrounds> (дата обращения: 24.04.2017).

²⁷ Философия / Манифесты, выступления, эссе // Friedensreich Hundertwasser. Режим доступа: <http://www.hundertwasser.ru/philosophy/index.htm> (дата обращения: 23.04.2017).

²⁸ Корбюзье Л. Архитектура XX века. М., 1977.

²⁹ Аалто А. Архитектура и гуманизм. М., 1978.

архитектурного функционализма, заложенные Ле Корбюзье с традиционным финским градостроительством, предполагающим возведение зданий и городских объектов в соответствии с природным ландшафтом, не нарушая его, а только преобразуя. Традиционное финское градостроительство, таким образом, ближе к теоретическим воззрениям Фриденсрайха Хундертвассера. Алвар Аалто, будучи представителем функционализма, тем не менее, учитывал природные условия и стремился к расположению городских построек внутри природного ландшафта без проведения специальных работ по его радикальному преобразованию.

Также в качестве источников использовались интервью урбанистов североевропейских стран, которые являются отражением взгляда городских преобразователей на урбанистику и пространство города. Например, интервью Яакко Блумберга³⁰. В нём, финский урбанист рассказывает об основных способах взаимодействия между властями и инициаторами городских преобразований, представляя пример того, как развивается урбанистика в Финляндии и с какими трудностями сталкивается урбанистическая мысль исследователей при воплощении на практике. Ещё одним примером такого рода источников являются интервью Микаэла Конвилла-Андерсона³¹ или Яна Гейла³². Эти интервью показывают, как по-разному может развиваться урбанистическая мысль Дании, при этом находясь всё же в одной традиции. Также в рамках моей работы представляли интерес материалы различных сайтов, посвящённые отдельным аспектам городской среды, их строительству и функционированию. Это чаще всего журналистские репортажи, снабжённые иллюстративным материалом,

³⁰ Финский урбанист Яакко Блумберг: «У города проще получить прощение, чем разрешение» // Nordic Design. Режим доступа: <http://nordicdesign.ru/finский-urbanist-yaakko-blumberg-u-goroda-proshhe-poluchit-proshhenie-chem-razreshenie> (дата обращения: 23.04.2017).

³¹ Кролл К. Автор Cycle Chic – о девушках, детях и политиках на велосипедах // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/144262-intervyu-mikael-kolvill-andersen-o-razvitiiveloinfrastruktury> (дата обращения: 23.04.2017).

³² Садреев И. Интервью: Архитектор Ян Гейл о велосипедах и будущем мегаполисов // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/110699-interview-jan-gehl> (дата обращения: 23.04.2017).

такие как работа Божкова, посвящённая Христиании³³, или журналистское расследование Ермолаевой³⁴, в котором репортёр отправляется в мигрантские районы, где происходит столкновение культур.

Помимо вышеназванных категорий источников в ходе работы был привлечён визуальный материал: современные фотографии урбанистических объектов и фотографии городов Северной Европы, сделанные в XX в. Фотографии современной городской среды были взяты как из личного архива автора работы, так и из отчётов о поездках российского урбаниста Ильи Варламова, представленные на его блоге³⁵. Снимки североевропейских городов в XX в. были взяты, например, с таких ресурсов, которые коллекционируют фотографии транспорта³⁶ или сайтов³⁷, посвящённых городскому пространству.

Новизна исследования. Содержательная новизна заключается в том, что была проведена сравнительная характеристика развития североевропейских городов на протяжении XX в. Практическая значимость проведённого исследования состоит в том, что в нём была дана характеристика эволюционному процессу развития городов Северной Европы, которая может быть использована в дальнейшем при сопоставлении с аналогичными процессами в России.

Решение задач, поставленных в данном исследовании, с опорой на указанные методы исследования обусловило следующую структуру работы: введение, четыре главы, заключение, список использованных источников и литературы, приложение. Структура основной части исследования построена в соответствии со степенью развития урбанистики в разных странах

³³ Божков Р. Свободная «Христиания» // Дистопия. Режим доступа: <http://dystopia.me/svobodnaya-hristianiya> (дата обращения: 24.04.2017).

³⁴ Ермолаева Н. Европа: похищение рождественской ёлки // Российская газета. Режим доступа: <https://rg.ru/2012/12/25/yolka-poln.html> (дата обращения: 24.04.2017).

³⁵ Make Russia warm again // Livejournal:.. Режим доступа: <http://varlamov.ru> (дата обращения: 24.04.2017).

³⁶ Фото: Гётеборг, трамвай ASEA M5 №133 // Городской электротранспорт. Режим доступа: <http://transphoto.ru/photo/983940> (дата обращения: 24.04.2017).

³⁷ Подъёмник для ленивых велосипедистов в Норвегии // Велоклопс. Режим доступа: <http://velo.klops.ru/article/show/71> (дата обращения: 24.04.2017).

Северной Европы. От стран с самым развитым городским пространством к странам с наименее развитыми городами.

1. История развития европейского города в XX в. в Дании

1.1. Урбанистика и урбанистическая мысль

У истоков движения урбанистики в Дании стоит один из самых известных европейских урбанистов Ян Гейл. Основной подход Яна Гейла к городу заключается в том, что он делает упор на организацию такого городского пространства, в котором приоритет будет отдаваться велосипедному транспорту и пешеходам³⁸. В 1971 г. Ян Гейл публикует книгу под названием «Жизнь между зданиями». Также авторству датского урбаниста принадлежит работа «Города для людей». Стоит отметить, что Гейл является не просто теоретиком. Результатом его урбанистического подхода стало реальное преобразование внешнего вида Копенгагена. Его книга «Общественные места. Общественная жизнь» является своего рода отчётом о проделанной работе³⁹. В ней он описывает, как планомерные улучшения сделали из датской столицы, полной автомобильного транспорта, пешеходный город за сорок лет. Благодаря действиям Гейла, в Копенгагене появилась самая протяжённая пешеходная улица во всей Европе. Это улица Стрёгет (*Strøget*) в центре города. Продолжая речь об этом исследователе и его практике надо отметить, что во второй половине XX в. им было основано архитектурное бюро «Gehl Architects». Через это бюро он занимается продвижением своих идей в Европе и сотрудничает с Правительством Москвы и Департаментом природопользования и охраны окружающей среды города Москвы с целью перевода на русский язык и издания в России своей совместной с Биргитт Сварре работы «Как изучать городскую жизнь»⁴⁰. Также Ян Гейл работает и на постсоветском пространстве. В 2015 г. он был приглашён администрацией Алматы для работы над градостроительными

³⁸ Гейл Я. Города для людей. М., 2012. С. 3–8.

³⁹ Козлова Л. Возрождение общественных пространств как приоритетная стратегия европейских городов // Проект Байкал. Иркутск, 2013. С. 66–73.

⁴⁰ Презентация книги Яна Гейла и Биргитт Сварре состоялась 25 января // Московская перспектива. Режим доступа: <http://www.mperspektiva.ru/topics/14325> (дата обращения: 23.04.2017).

проектами по изменению внешнего вида городской среды⁴¹. Таким образом, на примере Яна Гейла видно, что датская урбанистическая мысль не остаётся только в пределах Дании или Северной Европы, но распространяет своё влияние на другие страны, в том числе на Россию и постсоветское пространство. Преобразования, которые основываются на идеях и опыте Яна Гейла даже получили своё специфическое название – «копенгагенизация» (copenhagenize)⁴².

Помимо яркой фигуры Яна Гейла в датской урбанистике присутствуют также и другие урбанисты с интересным взглядом на город. К таковым можно отнести, в первую очередь, Микаэла Конвилла-Андерсона, который занимается вопросами по городской мобильности⁴³, т.е. возможностями жителей города добираться из одного места в другое с минимальными затратами во времени. Его идеи состоят в том, что город должен предоставить каждому жителю такую развитую транспортную сеть, чтобы при максимальных расстояниях от точки до точки (будь то из дома на работу, или из дома к местам отдыха и т.д.), человеком затрачивалось минимальное время в пути. И если в начале своих исследований, Микаэл Конвилл-Андерсон опирался только на возможности велотранспорта и общественного транспорта в противоположность автомобилям, то теперь, перед ним, как и перед Яном Гейлом встаёт вопрос о том, чтобы сделать мобильным велосипедный транспорт и избежать возникшего ныне явления велосипедных пробок. Ещё один представитель датской урбанистической мысли, это Кристиан Вилладсен⁴⁴, который занимается, в первую очередь, проблемами активной городской жизни на протяжении всего года. Для Дании данная

⁴¹ Ян Гейл нам поможет // Esquire Kazakhstan. Режим доступа: http://esquire.kz/2561-yan_geyl_nam_pomojet (дата обращения: 23.04.2017).

⁴² Садреев И. Интервью: Архитектор Ян Гейл о велосипедах и будущем мегаполисов // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/110699-interview-jan-gehl> (дата обращения: 23.04.2017).

⁴³ Кролл К. Автор Cycle Chic – о девушках, детях и политиках на велосипедах // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/144262-intervyu-mikael-kolvill-andersen-o-razvitii-veloinfrastruktury> (дата обращения: 23.04.2017).

⁴⁴ Улицы и холодный климат // Let's bike it!. Режим доступа: <http://letsbikeit.ru/2010/08/ulicy-i-holodnyj-klimat> (дата обращения: 23.04.2017).

проблема актуальна, в связи с северным скандинавским климатом, когда лето достаточно короткое, а холодные дни являются частым явлением. Цель, которую ставит перед собой Кристиан Вилладсен, это опровергнуть предположение о том, что в северных условиях сурового климата и продолжительной зимы, невозможно построить комфортное городское пространство для жизни людей, с тем, чтобы их активность внутри города была высокой весь год. Несмотря на то, что такие проблемы присутствуют и в российской урбанистике, нет информации о том, чтобы Кристиан Вилладсен поддерживал контакты или приезжал в Россию, в отличие от других представителей урбанистической мысли Дании, таких как художник-урбанист Кеннет Балфельт, проводивший мастер-классы в Москве⁴⁵, или тот же Ян Гейл, который был приглашён в Москву для оценки возможностей организации пешеходных улиц на тех местах, где сейчас присутствует автомобильное движение⁴⁶.

В целом, говоря о датской урбанистике и урбанистической мысли нужно отметить, что она изначально, т.е. со второй половины XX в., когда Ян Гейл начинает выпускать свои первые исследовательские работы в Датской королевской академии изящных искусств в Копенгагене, была направлена на создание комфортной жизни людей. Выражается это, в первую очередь в удобной транспортной схеме, которая бы отвечала всем требованиям экологии и психологического комфорта в городе для людей, не обладающих автомобильным транспортом.

⁴⁵ «Искусство для города» - проект «Место встречи» // Датский институт культуры. Режим доступа: <https://www.danishculture.ru/искусство-для-города-проект-место> (дата обращения: 23.04.2017).

⁴⁶ Шамагу О. Исследование Яна Гейла: 14 фактов о пешеходной Москве // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/128815-geyl> (дата обращения: 23.04.2017).

1.2. Доурбанистические преобразования городского пространства

К началу XX в. Копенгаген подошёл как крайне развитый промышленный город. Его городское пространство было достаточно сильно индустриализировано. Также он постоянно расширялся. С 1901 по 1902 гг. в состав Копенгагена вошли район Велби и некоторые северные территории на острове Амагер. В 1910-е и 1920-е гг. особенных изменений в городском облике датских городов не происходило. Поэтому можно говорить о том, что они оставались такими же, как и в конце XIX в. Серьёзные изменения во внешнем виде будут происходить позднее и начнутся в послевоенное время.

Во время Первой мировой войны, в силу того, что Дания сохраняла нейтралитет, её города, в первую очередь, датская столица, Копенгаген, были торговыми центрами как с Германией, так и с её противниками, в частности, Великобританией. Нейтральная позиция в войне, которую заняло датское правительство, позволила сохранить города в целостности и сохранности, не подвергая их военным разрушениям, а средства, полученные в ходе торговли, направить на улучшения жизни внутри страны, и в том числе внутри датских городов⁴⁷.

В 1920–1930-е гг. Копенгаген испытывал серьёзные проблемы с нищетой и криминалом в городских трущобах, большая часть которых располагалась в районе Кристиансхавн (Christianshavn). Результатом стал снос улицы Торвагайд (Torvegade) и последующая застройка района улицы новыми домами, соответствующими стандартам своего времени. Городские трущобы появились как следствие высокой плотности населения в минимально ограниченном городском пространстве района. Правительством был выбран снос для того, чтобы нарушить криминальные связи внутри района, предоставить жильё в других участках Копенгагена, а также создать совсем иное городское пространство на месте улицы Торвагайд заново, избавив жителей и город от существования в трущобах, мало пригодных для

⁴⁷ Палудан Х. История Дании. М., 2007. С. 382–434.

комфортной жизни⁴⁸. Интересным вопросом в данном примере является то, насколько влияет состояние городской среды на психологию людей и их склонность к совершению правовых нарушений. Так, известна теория разбитых окон⁴⁹, которая утверждает, что в местах, где есть мусор, разбитые дома и, в целом, наблюдается разруха, люди более склонны к тому, чтобы участвовать в разрушениях городской среды, а также подвержены вандализму и порче городского имущества. Трущобы Кристиансхавна частично подтверждают эту теорию, ведь именно из-за плохого состояния района здесь возникла преступность и нищета. Но также можно и оспорить утверждение авторов теории разбитых окон. Возможно, что не состояние квартала сделало его жителей таковыми, а, напротив, само по себе дешёвое жильё в удалении от исторического центра, привело к наплыву в это место людей с низким социальным статусом и низким уровнем дохода, а в последующем, из-за криминализации района, к оттоку законопослушного населения. Однако, для того чтобы разобраться в проблеме городских трущоб Кристиансхавна (также как проблеме бразильских фавел или трущобного района Макоко в Нигерии), необходимо дополнительное специализированное исследование, не входящее в рамки данной работы.

В годы Второй мировой войны города Дании не были подвержены разрушениям, поэтому их внешний вид в целом сохранился таким же, как и в довоенный период. Главным отличием довоенной и военной жизни датских городов стало ограничение свобод со стороны немецких оккупантов. Так ими была ограничена свобода собраний и печати (запрет на негативные публикации о Третьем рейхе и вермахте), а также существовал запрет на проведение массовых мероприятий⁵⁰. Всё это не касается сферы градостроительства и напрямую не влияет на урбанистическое развитие города, но такие репрессивные меры оказывают прямое воздействие на

⁴⁸ Там же.

⁴⁹ Галиуллин А. Теория разбитых окон // Психологос. Режим доступа: http://www.psychologos.ru/articles/view/teoriya_razbityh_okon (дата обращения: 23.04.2017).

⁵⁰ Палудан Х. История Дании. М., 2007. С. 435–470.

уровень жизни граждан и их возможности проявлять себя в жизни города, что ставится главной целью в датской урбанистической традиции.

Послевоенная Дания, в отличие, от серьёзно пострадавших от войны стран, имела возможность не тратить ресурсы на восстановление своих городов, а заниматься только их благоустройством. В послевоенное время в архитектуру Дании приходят новые веяния. Творят такие архитекторы, как Могенс Лассен, который привнёс в датскую архитектуру направление функционализма. Могенс Лассен подражал, в первую очередь, французскому архитектору Ле Корбюзье, возводя здания кубической формы⁵¹. С Могенса Лассена в строительстве домов начинает активно применяться железобетон, ставший по-настоящему главным материалом современного городского строительства, и немного потеснённый пластиком и стеклом лишь в XXI в. Другой датский архитектор, Христиан Фредерик Мёллер, в целом не отставая от идей функционализма, которые продвигались Могенсом Лассеном, делает шаг к использованию материалов для строительства, не ввозимых из-за рубежа, т.е. тех, что можно добывать в Дании. Также он делает функционализм более близким к традиционным формам датской архитектуры. Не все проекты были реализованы в датской столице, Копенгагене, часть интересных экспериментов была проделана в других частях Дании. Так, архитектором Йёрном Уортсоном был создан градостроительный план застройки Кинго (Kingo Houses) на северо-восточном побережье Дании. Он выстроил ряд домов типового вида и кубических форм, в полном согласии с идеями функционализма и модернизма, но погружёнными в ландшафт, т.е. в проекте не было задумано специально изменять существующий природный ландшафт. Но только создать фундамент для домов и проложить между ними дорогу. Также, иногда архитекторы и градостроители объединялись вместе, создавая строительные компании. Одной из таких компаний, самой известной компанией Дании в то время, реализовавшей множество интересных

⁵¹ Глазычев В. Л. Урбанистика. М., 2008. С. 213.

проектов была компания «Феллестегнестуен» (Fællestegnestuen), которую основали в 1961 г. Тюге Арнфред, Йорн Оле-Сёренсен, а также Вигго Мёллер-Йенсен. Заслугой компании, которая строила дома по всей Дании, стало создание уникального типа конструкций из бетона, опробованных впервые в районе Копенгагена, под названием Альбертслунд (Albertslund). Позднее, компания строит, в основном, вне датской столицы. В таких городах, как, например, город Фарум, в 20 километрах от столицы. Здесь были созданы дома в типичном функциональном стиле, к тому же каждый дом был похож на другой, так как создавались они по единому плану. Но, всё-таки, существовало яркое отличие от остальных реализованных проектов в стиле функционализма, этим отличием было озеленение крыш вторых и третьих этажей, а также создание открытых террас на крыше первого и второго этажей. До 1980-х гг. компания «Феллестегнестуен» продолжала заниматься малым жилищным строительством, ориентированным на простое население Дании, относящееся к среднему классу. Типичным примером такого подхода стало строительство в 1982 г. ряда домов в Копенгагене, в районе Сольбергхаве (Solbjerghave). Там были выстроены невысокие жилые дома (от трёх до пяти этажей).

Одна из улиц в центре Копенгагена, под названием Стрёгет (Strøget) (рисунок 1) была закрыта для автомобильного транспорта уже в 1962 г., т.е. в середине XX в. уже предпринимались конкретные попытки освободить городское пространство для пешеходов, ограничив поток автомобилей. Это был первый эксперимент городской администрации, который завершился успешно. Популярность улицы резко возросла, жители стали больше времени проводить в организованных на ней заведениях питания и супермаркетах, доходы бизнеса выросли ⁵². Отданная пешеходам улица стала привлекательной как избавленная от шума автомобилей и грязного городского воздуха, а экономика Копенгагена выросла за счёт владельцев арендованных помещений на этой улице. Люди, которые перемещаются

⁵² Гейл Я. Жизнь среди зданий. М., 2012. С. 29.

пешком стали чаще заглядывать в продуктовые лавки, а также останавливаться в кафе. Неспешный темп ходьбы позволяет увидеть рекламные вывески и успеть заранее ознакомиться с ассортиментом витрин. Это, конечно, невозможно сделать в такой же мере, если человек передвигается на автомобиле с высокой скоростью, не говоря о том, что водитель, в первую очередь, следит за движением своего автомобиля и соблюдением правил дорожного движения, без возможности празднично смотреть по сторонам. В связи с этим, реорганизация улицы в пешеходную является несомненным плюсом для владельцев магазинов, кафе и других частных заведений.

1.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства

К 1970-м гг. Копенгаген захлестнули автомобили, этот город, наряду с другими крупными городами Дании, такими как Оденсе и Ольборг стал настоящей автомобильной столицей Европы, где пешеходам было уделено крайне малое внимание, а автомобилисты являлись привилегированной категорией населения. Машины заполняли собой исторически сложившиеся улицы, которые не были для них предназначены, представляя собой узкие пешеходные дороги⁵³. Всё это приводило к невозможности отдельной парковки, которая бы не мешала движению, а также к автомобильным пробкам. Автомобильный бум вызвал резкое ухудшение экологического состояния, а также оказывал серьёзную нагрузку на транспортную схему городов. В связи с этим, появляются первые исследования, направленные на то, чтобы снизить негативное влияние автомобилей и найти решение проблемы. На волне поиска решений для транспортной схемы, появляются идеи, связанные с развитием велотранспорта. В первую очередь, стоит сказать, что велотранспорт в Копенгагене присутствовал всегда, но, вот, его интересы не являлись для городской администрации главенствующими в политике управления городским пространством. Переориентация в приоритетах транспортной схемы стала переломным моментом в изучении города и реализации практических усилий для изменения его облика. Так начинаются первые специальные урбанистические преобразования в Дании, направленные на комфортное проживание жителей города. Впервые, применяются на практике идеи урбанистической мысли, связанные с доступностью передвижения в городе всем категориям населения, от автомобилистов до велосипедистов и пешеходов. Также не исключается и общественный вид транспорта. Представляется очевидным следующий факт. Сто человек проще переместить в городском пространстве пешком, на

⁵³ Гейл Я. Города для людей. М., 2012. С. 3–5.

велосипедах или в общественном транспорте, чем предоставлять каждому возможность перемещения на автомобиле. Конечно, в датском опыте планирования транспортной схемы нет запрета на автомобильный транспорт, но при приоритетном выборе пешеходов, велосипедистов и общественного транспорта, автомобилисты вынуждены уходить на второй план.

Ведя речь о городском пространстве Копенгагена, нельзя упустить из внимания существование внутри города целого района, который живёт по собственным порядком и является самоуправляемым. Это Христиания, находящаяся внутри района Кристиансхаун. Возникла эта обособленная часть городского пространства 26 сентября 1971 г., когда сообщества хиппи стали захватывать участки земли и устраивать сквоты в заброшенных военных казармах ⁵⁴. Непризнанную властями Дании независимость Христиании провозгласил анархист Якоб Лудвигсен. На протяжении XX в. легальный статус Христиании не был определён. Власти периодически устраивали рейды с целью выявления торговцев наркотиками и очищения государственного имущества от сквотов. Тем не менее, Христиания продолжает существовать, а заключённое в 1995 г. соглашение с Министерством обороны Дании⁵⁵, сделавшее жителей налогоплательщиками, свидетельствует о том, что власти готовы создать экспериментальную социальную площадку внутри Копенгагена, которая будет способна удовлетворить потребность молодых людей в самовыражении. Этот опыт можно учитывать при реализации потенциала молодых людей, не боясь при этом предоставлять городское пространство или какие-то его элементы (к примеру, стены для граффити или помещения для организации молодёжного творческого пространства). Успешно отражённое нападение на Христианию банды в 1984 г. говорит о том, что самоорганизующееся общество способно заботиться о собственном существовании, не полагаясь на полицию и администрацию города. Результатом взаимодействия жителей Христиании с

⁵⁴ Палудан Х. История Дании. М., 2007. С. 509.

⁵⁵ Свободный город Христиания // Be a Voyager. Режим доступа: <https://www.beavoyager.com/single-post/2016/05/14/Свободный-город-Христиания> (дата обращения: 24.04.2017).

властями Копенгагена стало предоставление в 2011 г. от датского правительства полуавтономного статуса. Жители получили право выкупать землю, на которой они находятся нелегально, в половину стоимости, а остальную землю снимать в аренду⁵⁶.

Кроме функциональных решений, позволяющих сделать жизнь в городе комфортной для жителей, администрация и активисты урбанистического движения обращают внимание на эстетическую составляющую. Впрочем, эстетика – это тоже нечто связанное с людьми и их психологическим комфортом. Эстетически красивый внешний вид создаёт среду приятную для жизни. И в этом плане, новшеством конца XX в. является устранение проводов электропередачи с наземного пространства под землю, так чтобы они не были видны людям и не загромождали вид архитектурных шедевров и неба (рисунок 2).

В 1960-е гг. столица Дании испытывала перегрузку автомобильным транспортом, улицы были наводнены автодвижением, а площади превращены в парковки. Копенгаген – это город, в котором не просто встраивают велосипеды в транспортную схему, но даже готовы заниматься перепроектировкой городского пространства, ради удобства велосипедистов.

Серьёзной проблемой на протяжении XX в. являлось отсутствие в Дании системы метрополитена. Метро отсутствовало даже в столице Дании, Копенгагене. Проблема огромного количества автомобилей в городе и пробок в часы пик, могла бы быть решена строительством метрополитена, но датская администрация, а также датские урбанисты и градостроители пошли путём внедрения в транспортную схему велосипедной схемы передвижения и создания массовой сети велосипедных дорожек в городе. Вместо общественного транспорта упор был сделан на экологически чистый индивидуальный транспорт⁵⁷. Разумеется, что это позволило улучшить экологию Копенгагена, а также сделать город удобным для велосипедистов.

⁵⁶ Божков Р. Свободная «Христиания» // Дистопия. Режим доступа: <http://dystopia.me/svobodnaya-hristianiya> (дата обращения: 24.04.2017).

⁵⁷ Гейл Я. Жизнь среди зданий. М., 2012. С. 49.

Но, говоря о приоритетах, стоит отметить, что активисты за велосипедные дорожки не учитывали ту категорию населения, представители которой не могут передвигаться на велосипедах. Это, в первую очередь, инвалиды, а также старики и беременные женщины. Проблема общественного транспорта была решена только в 2002 г., когда система метрополитена всё-таки была запущена в Копенгагене⁵⁸. Любопытен тот факт, что перед введением в эксплуатацию метрополитена, как общественного транспорта, был отменён другой общественный транспорт. С городских улиц исчезли троллейбусы, которые наряду с велосипедами, также являются экологически чистым средством передвижения. Троллейбусы прекратили ходить по Копенгагену в 1998 г.

Ещё одно удобное для жителей нововведение проведено в конце XX в. в датских дворах, когда в центре дворов появилось место для мангалов (рисунок 3). Подобное новшество призвано, во-первых, создать место для проведения пикников, а во-вторых, способствует соседской коммуникацией, когда жители нескольких соседних домов могут проводить время вместе, в совместном отдыхе⁵⁹. Актуальным данное решение может быть также для пожароопасных регионов России, таких как Красноярский край. Продуманная организация мангалов в городской черте позволила бы сократить долю человеческого фактора в возникновении лесных пожаров, когда виной становится неправильное обращение с огнём и быстрое возгорание сухой травы, иголок и листьев.

В Копенгагене на рубеже XX–XXI вв. было сначала спроектировано, а затем осуществлено на практике новое решение, в соответствии с экологическими требованиями современного времени⁶⁰. Состоит оно в том, что на улицах датской столицы появляются светодиодные фонарные столбы,

⁵⁸ Метро Копенгагена: схема, линии и станции // Путешествия по странам Скандинавии. Режим доступа: <http://www.skane.ru/denmark/kopengagen/metro-shema-linii-i-stantsii.html> (дата обращения: 24.04.2017).

⁵⁹ Глазычев В. Л. Город как социокультурное явление исторического процесса. М., 1995. С. 224–227.

⁶⁰ Глазычев В. Л. Город как социокультурное явление исторического процесса. М., 1995. С. 328–330.

способные поглощать энергию с помощью солнечных батарей в течение дневного времени суток, а в тёмное время суток освещать улицы.

В 1990-е гг. в датских городах возникает проблема возникновения мусульманских кварталов, которые связаны с волной иммиграции в эту страну людей из Ближнего Востока и Африки. Проблема состоит не в самом миграционном процессе как таковом и не в религиозной принадлежности жителей кварталов, а в уровне криминала, а также сложном взаимодействии с местным населением. Датчане предпочитают покидать кварталы, заселённые мусульманами, продавая задёшево своё жильё и перемещаться в более спокойные районы городов. Со временем в заселённых мигрантами районах формируются своеобразные анклав. Конкретными примерами районов, где происходит замещение датского населения иммигрантами, являются такие кварталы Копенгагена, как Тингбьерг (Tingbjerg) и Нёрребро (Nørrebro)⁶¹. Тингбьерг – это квартал, возведённый из небольших жилых строений в 1950–1970-е гг. архитектором Стином Эйлером Расмуссенем. 37 % жителей района являются приезжими, а 21% являются, т.н. «новыми датчанами», то есть людьми, кто родился в Дании, но чьи родители были приезжими из других стран. Ещё один квартал, подвергшийся массовому переезду в него мусульман, это квартал Нёрребро. В нём уже в 1970-е гг. начинает происходить процесс заселения района мигрантами, в основном, мусульманского вероисповедания, выходцами из Боснии, Албании, Турции, Сомали и стран Ближнего Востока. Впрочем, стоит отметить, что особенностью данного района является не только высокий процент людей исповедующих ислам, но также наличие несанкционированных властями сквотов, что приводит к столкновением между датской полицией Копенгагена и незаконно проживающими в помещениях людьми, вооружёнными бутылками с зажигательной смесью и булыжниками. Пик

⁶¹ Куракин М. Районы, кварталы, террора массивы // Lenta.ru. Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2016/03/24/capitalseuropa> (дата обращения: 24.04.2017).

противостояния пришёлся на 1980-е гг., когда в районе Нёрребро произошли массовые беспорядки⁶².

Дания также осуществляет проекты, направленные на взаимодействие с другими странами. Таковым является Эресуннский мост (рисунок 4), призванный соединить датскую столицу Копенгаген со шведским городом Мальмё. Мост был построен к августу 1999 г., соединив Швецию с Данией через пролив Эресунн (Зунд). Но строительство началось ещё в 1995 г. Реализацией проекта занималась датская компания Кресундсбро Консортит (Øresundsbro Konsortiet). Мост включает в себя верхний шоссейный и нижний железнодорожный ярусы. Его официальное открытие для транспорта состоялось в июле 2000 г.⁶³

Неоднозначным реализованным проектом в Копенгагене является удалённый от центра квартал под названием Эрестад⁶⁴ (Ørestad), который появляется в 2000-е гг. Но застройка и проектирование нового района приходится на вторую половину 1990-х гг. Район возникает на месте пустырей, вдали от исторических кварталов датской столицы. Задумка проектировщиков района была в том, чтобы создать городское пространство без излишеств, для жизни людей, как спальный район. То есть изначально не предполагалось развитие мощной инфраструктуры внутри квартала Эрестад, а задумывалось что жители этого района будут выезжать на работу или для развлечений и отдыха в другие места датской столицы. Для этого существует сеть дорог, соединяющих Эрестад с остальным Копенгагеном. Интересно также то, как налаживаются связи между скандинавскими странами в деле урбанистики и градостроительства. Так, проект района Эрестад копенгагенская администрация поручила финской архитектурной компании под названием «Арkki» («Arkki»). Именно студия «Арkki» создала генеральную схему проектирования района. Проект был подвергнут критике

⁶² Палудан Х. История Дании. М., 2007. С. 536–537.

⁶³ Эресуннский мост // Meduza. Режим доступа: <https://meduza.io/atlas/scania/local/eresunnskiy-most> (дата обращения: 24.04.2017).

⁶⁴ Фарберова К. Эрестад, город-конструктор // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/parts/144145-erestad-daniya> (дата обращения: 24.04.2017).

известного датского урбаниста, Яна Гейла, который сказал, что квартал не является комфортным для жизни людей и не располагает к социализации, представляя собой открытое пустое пространство, на котором располагаются замкнутые коробки домов⁶⁵. В 2000-е гг. инфраструктура района стала более разнообразной, появилось здание современной школы, знаменитое жилое здание «восьмёрка» («8tallet») по проекту Бьярке Ингельса, а также отель «Bella Sky Hotel», построенный из стеклобетона.

⁶⁵ Там же.

1.4. Результаты городских преобразований

Датская урбанистика развивалась в сложных условиях, для неё не было характерно заниматься только благоустройством. Разумеется, им тоже занимались, но в приоритете оно было только в первой половине XX в., когда Копенгаген вступил в новый век развитым торговым и современным для своего времени городом. Другие же города в то время не могли конкурировать с датской столицей, что сохранилось и до сих пор, по мнению советника-посланника посольства Дании и заместителя главы дипломатического представительства Дании Серена Боллерупа⁶⁶. Датская урбанистика развивалась из-за проблем, которые испытывал Копенгаген в начале второй половины XX в. Проблема заключалась в перегруженности европейского города автомобильным транспортом. Было предложено два варианта решения. Одним из которых был отказ от дальнейшего развития автомобильных дорог и перенос приоритета на пешеходов и велосипедных транспорт. Это решение, у истоков которого стоял Ян Гейл, дало начало развитию датской урбанистики, чей опыт плотно связан с реконструкцией транспортной схемы города. Если в 1962 г. было создано 15,800 квадратных метров пешеходных зон в Копенгагене, то к 1992 г. эта цифра достигла 82,800 квадратных метров⁶⁷. Эти цифры говорят о том, что на протяжении второй половины XX в. столица Дании сделала серьёзные шаги для того, чтобы превратиться из автомобильного города в город пешеходный, т.е. созданный, в первую очередь, для людей.

Также как и многие другие города, в середине XX в., Дания сталкивается с необходимостью постройки новых спальных районов для среднего класса. Если в советских городах этот вопрос был решён созданием типового строительства, то в Дании пошли немного иным путём. Здесь также

⁶⁶ Копенгаген – Серен Боллеруп – История одного города // Эхо Москвы. Режим доступа: <http://echo.msk.ru/programs/historyofcity/44682/?=top> (дата обращения: 23.04.2017).

⁶⁷ Кац М. Копенгаген – изменения в северном городе с 1960 по 2011 // Livejournal. Режим доступа: <http://maxkatz.livejournal.com/53298.html> (дата обращения: 23.04.2017).

присутствуют одинаково спроектированные дома, но они занимают всего один квартал (как, к примеру, Сольбергхаве), представляя собой единое городское пространство. Причём, подобно кварталу Эрестад, часто, такие спальные районы с однотипным жилым строительством находятся вне черты исторического города и строятся на ранее не занятых территориях, например, пустырях.

Несомненным успехом стало появление такого феномена в развитии городов как «копенгагенизация», связанного с урбанистической деятельностью Яна Гейла. То есть речь идёт о том, что Копенгаген сумел настолько развиться в урбанистическом плане, что в настоящее время способен подавать пример в городском строительстве и проектировании городского пространства другим городам Европы.

В развитии городов Дании существует важная проблема. Это разрыв в уровне развития между крупным городом, столицей Копенгагеном и остальными датскими городами, которые либо подвергаются незначительным преобразованиям со стороны копенгагенских архитекторов и урбанистов, следуя общему направлению развития Копенгагена и перенимая от столицы нововведения, либо вообще остаются за пределами урбанистического развития и внедрения новшеств в своё городское пространство.

Ещё одной не решённой до настоящего момента проблемой является проблема мусульманских кварталов городов, так уже в XXI в. на их территории предпринимаются попытки ввода законов шариата⁶⁸, несмотря на то, что Дания официально является светским государством. Также резко встаёт вопрос взаимодействия культур. Так, известная европейская традиция установки ели на празднование Рождества была запрещена в городе Коккедал в 2012 г.⁶⁹, где местные депутаты, являющиеся мусульманами, высказались за

⁶⁸ Кьерсгор П. Шариат и шантаж в Нёрребро? // ИноСМИ. Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20160512/236501281.html> (дата обращения: 24.04.2017).

⁶⁹ Ермолаева Н. Европа: похищение рождественской ёлки // Российская газета. Режим доступа: <https://rg.ru/2012/12/25/yolka-poln.html> (дата обращения: 24.04.2017).

отмену установки городской рождественской ёлки. Так, традиции, которые несколько веков были приняты в этой местности, были отменены одним депутатским решением.

Тем не менее, несмотря на проблемы, возникшие в датских городах к самому концу XX в., существенные успехи в транспортной схеме, жилищном строительстве, а также в развитии урбанистической мысли и урбанистической практики доказывают, что город сумел реализовать, заложенный в нём потенциал. Подтверждением успешности практических воплощений финских урбанистов стало присуждение городу первого места рейтинга самых подходящих городов мира для проживания людей⁷⁰ по версии британского журнала «Monocle».

⁷⁰ Копенгаген признан лучшим для жизни городом // RuNews24. Режим доступа: <http://runews24.ru/tourism/03072013-copenhagen-best-city> (дата обращения: 24.04.2017).

2. История развития европейского города в XX в. в Финляндии

2.1. Урбанистика и урбанистическая мысль Финляндии

Все города Северной Европы за период XX в. подверглись тем или иным урбанистическим преобразованиям. Однако, Финляндия – это та страна, где урбанистическое движение сумело достичь особенных успехов. Главным примером является столица страны – город Хельсинки. Тем не менее, ряд преобразований затронул также и провинциальные финские города, что связано со стремлением финских архитекторов и дизайнеров городского ландшафта работать на «чистом листе», на местности, где можно воплотить в жизнь широкомасштабные проекты внутри городов, не используя точечную застройку, что становится неизбежным при воплощении проектов в исторически сложившихся жилых микрорайонах финской столицы. Имена таких финских урбанистов как Кари Халинен⁷¹ и Яакко Блумберг⁷² широко известны в европейской градостроительной среде, как пример людей, определяющих современный облик городов и активно реализующих проекты преобразования европейских городов. Многие основы в развитии современного финского города были заложены ещё в первой половине XX в. архитектором Алваром Аалто⁷³, ставшим «отцом модернизма» во всей Северной Европе. Алвар Аалто стремился соединить национальные финские традиции с основами функционализма и органической архитектуры. Алвар Аалто стремился сотворить такое городское пространство, в котором люди могли бы чувствовать себя уютно и к тому же ощущать гармоническую сонастроенность с природой. В условиях северного климата Финляндии, практически все урбанистические проекты

⁷¹ Копылова Д. Прямая речь: Финский урбанист – о том, чем заполнить старые промзоны // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/119630-pryamaya-rech-kari-halinen-ot-kulturnyh-klasterah-sankt-peterburga> (дата обращения: 24.04.2017).

⁷² Финский урбанист Яакко Блумберг: « У города проще получить прощение, чем разрешение» // Nordic Design. Режим доступа: <http://nordicdesign.ru/finskiy-urbanist-yaakko-blumberg-u-goroda-proshhe-poluchit-proshhenie-chem-razreshenie> (дата обращения: 23.04.2017).

⁷³ Аалто А. Архитектура и гуманизм. М., 1978.

были направлены на основы, заложенные архитектором Алваром Аалто, а сами финские города к концу XX в. стали действительным примером того, как с помощью проведения специальных урбанистических преобразований можно создать город, который будет одновременно гармоничен с природой и в то же время будет являться пространством для уютной и комфортной жизни людей. Для того, чтобы удостовериться в том, что урбанистическая мысль финских урбанистов и архитекторов не осталась лишь на уровне идейных концепций и задумок, можно обратиться к тому, что было создано к концу XX в. в современном Хельсинки. Яркими примерами преобразования города в комфортную среду является создание лофтов⁷⁴, причём если речь идёт о финской архитектуре, то под лофтом имеется в виду не только переоборудование промышленных зданий под жильё, мастерские, офисные помещения или площадки для проведения разнообразных мероприятий, но как таковое превращение утилитарных помещений, не имеющих архитектурных изысков в комфортное пространство для жизнедеятельности финских горожан. В Хельсинки это скотобойня преобразованная в многоуровневый рынок Abattoir или бывшая тюрьма, в которой был организован экоотель.

Несмотря на то, что основой финской урбанистической мысли в XX в. стали архитектурные и дизайнерские воззрения Алвара Аалто, нельзя рассматривать Финляндию как территорию независимую от влияния европейской урбанистики. В XX в. в общеевропейской урбанистической мысли можно выделить двух самых главных исследователей, занимавших резко противоположные взгляды на градостроительство и функционирование городов. Это французский архитектор, основатель архитектурного функционализма Ле Корбюзье⁷⁵ и австрийский архитектор и живописец Фриденсрайх Хундертвассер⁷⁶. Ле Корбюзье заложил основы современного

⁷⁴ Копылова Д. Прямая речь: Финский урбанист – о том, чем заполнить старые промзоны // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/119630-pryamaya-rech-kari-halinen-о-kulturnyh-klasterah-sankt-peterburga> (дата обращения: 24.04.2017).

⁷⁵ Корбюзье Л. Архитектура XX века. М., 1977.

⁷⁶ Коновалова Н. Хундертвассер. М., 2015.

строительства, считая, что архитектурные здания должны быть максимально функциональными, без эстетических излишеств. Ле Корбюзье предлагал полную перестройку городов в соответствии с целостным планом застройки, в котором подразумевалось создание искусственного ландшафта и проектирование абсолютно нового облика города, который будет независим от исторически сложившегося внешнего вида. Основой проектов был Париж, в котором трудился и жил французский архитектор. Совершенно противоположную позицию по отношению к архитектуре города и городскому ландшафту занимал Фриденсрайх Хундертвассер, более того, сам австрийский художник критиковал ⁷⁷ Ле Корбюзье за пренебрежение исторически сложившимся обликом старого города и прямолинейность конструкций. Хундертвассер стремился к полной гармонии города с природным ландшафтом, провозглашая принцип «бесконтрольного развития пышной архитектуры»⁷⁸, ограниченной лишь природными рамками. Финский урбанизм сочетает в себе сразу два европейских урбанистических подхода. С одной стороны, тот же Алвар Аалто является представителем интернационального стиля (на принципах функционализма) наряду с Ле Корбюзье, но с другой стороны, конкретные воплощения архитектурной мысли Финляндии показывают, что существует стремление найти компромисс с природной средой. Ярким подтверждением является постройка храма в скале «Темппелиаукио» (Temppeliaukion kirkko) по проекту братьев Тимо и Туомо Суомалайнен.⁷⁹

Финская урбанистика, таким образом, развивается неотрывно от развития общеевропейской урбанистической мысли и общеевропейских урбанистических преобразований. Но существует основное отличие опыта Финляндии от опыта остальной Европы (в первую очередь, Франции или

⁷⁷ Хундертвассер Ф. Манифест заплесневелости против рационализма в архитектуре // Friedensreich Hundertwasser. Режим доступа: http://www.hundertwasser.ru/philosophy/pages/1958--Mouldiness_Manifesto--RUS--Hundertwasser.html (дата обращения: 24.04.2017).

⁷⁸ Там же.

⁷⁹ Демидова Е. В. Опыт подземного строительства в городе Хельсинки // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. Екатеринбург, 2015. С. 13.

Австрии, если речь идёт о Ле Корбюзье и Фриденсрайхе Хундертвассере). Это отличие заключается в том, что перед всей финской урбанистической мыслью встаёт главная и основная проблема – это создание комфортной среды для жизни людей в условиях северного климата, короткого лета и сложностей с природным ландшафтом (скалистая местность, неровность рельефа). Внешние условия кардинальным образом влияют на становление и развитие уникальной урбанистической традиции. Такой традиции, в которой на первое место встаёт не преобразование города как таковое, а нейтрализация, сглаживание тяжёлых условий для круглогодичного проживания в северном климате. Т.е. возникновение урбанистики в Финляндии – это вынужденная мера, а не веяние моды. Модернизация городского пространства вызвана нуждой в приемлемой среде обитания, а не исключительно культурными новшествами. Для достижения своих целей, исследователям и проектировщикам приходится стремиться к использованию 100% потенциала, который присущ самому городу. А по причине того, что сама концепция города построена на том, что это, в первую очередь пространство людей, а не индустриальные объекты, транспорт и научные центры⁸⁰ (всё это призвано служить людям, а не наоборот), то развитие урбанистических проектов поощряется со стороны мэрии, пусть и не всегда охотно, но тем не менее, активный преобразователь городского пространства способен добиться разрешения и поощрения своих проектов со стороны местной администрации⁸¹. Взаимопонимание со стороны представителей урбанистической мысли и со стороны администрации финских городов (в первую очередь Хельсинки) позволяет эффективно развиваться современным проектам изменения облика города и, что самое главное, иметь все необходимые условия и возможности для воплощения разумных нововведений в жизнь.

⁸⁰ Аалто А. Архитектура и гуманизм. М., 1978.

⁸¹ Финский урбанист Яакко Блумберг: « У города проще получить прощение, чем разрешение» // Nordic Design. Режим доступа: <http://nordicdesign.ru/finskiy-urbanist-yaakko-blumberg-u-goroda-proshhe-poluchit-proshhenie-chem-razreshenie> (дата обращения: 23.04.2017).

Все особенности развития финской урбанистической мысли, перечисленные выше, создают ту уникальную урбанистическую традицию, чьим существованием обязаны финские города, и в первую очередь, финская столица, способная привлекать туристов и создавать инновационные площадки, открывающие возможность обмена опытом ⁸² с другими европейскими исследователями и практиками.

⁸² Копылова Д. Прямая речь: Финский урбанист – о том, чем заполнить старые промзоны // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/119630-pryamaya-rech-kari-halinen-o-kulturnyh-klasterah-sankt-peterburga> (дата обращения: 24.04.2017).

2.2. Доурбанистические преобразования городского пространства

Первый город на территории современной Финляндии появляется в XIII в.⁸³ Это город Турку, основанный в 1229 г. Говоря о развитии города в XX в., а тем более об урбанистике, нельзя игнорировать то, что городское пространство существовало продолжительное время без специальных урбанистических преобразований, а урбанистическая традиция в лице представителей урбанистической мысли ещё не была сформирована. Что касается XX в., то моментом появления активных преобразований, связанных с детально разработанными урбанистическими концепциями можно назвать 1960-е гг.⁸⁴ То есть чуть более половины XX в. финские города развивались вне зависимости от направлений урбанистики. Но всё-таки они развивались и облик города претерпевал изменения. Городское пространство постоянно менялось, тем более, что XX в. стал веком стремительных перемен и инноваций.

Первой вехой в изменении облика города стало появление в финской столице, городе Хельсинки, трамвайного движения (рисунок 5). Первые трамваи на хельсинкских улицах появились ещё в 1891 г., но были на конной тяге и соответствовали в этом другому транспорту, распространённому в то время в городе (гужевые повозки и экипажи). Подлинным же переломом в транспортной схеме Хельсинки становится открытие в 1900 г. движения электрических трамваев⁸⁵. Трамвай делает городское пространство более общественным. Так, в его вагонах перемещаются сразу несколько человек (зачастую более пяти), а создание остановочных пунктов, формирует общественное место, в котором люди имеют возможность коммуникации друг с другом⁸⁶. Совместное ожидание транспорта способно объединять

⁸³ Мейнандер Х. История Финляндии. М., 2008. С. 8.

⁸⁴ Аалто А. Архитектура и гуманизм. М., 1978.

⁸⁵ Хельсинкский трамвай – история // Онлайн путеводитель по достопримечательностям и интересным местам России и странам мира. Режим доступа: <http://vtrip.ru/places/helsinki-tramway> (дата обращения: 24.04.2017).

⁸⁶ Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М., 2011. С. 183.

людей. Что касается облика города, то трамвай способствует формированию «оживлённых» мест там где существует система остановок и маршрутов, способствуя также развитию инфраструктуры именно в таких местах. В Хельсинки, изменённая появлением электрифицированного трамвая транспортная схема, формирует транспортный центр и главный узел города, существующий до сих пор – район улицы Тёёлёнкату (Töölönkatu). Своим развитием район обязан тому, что при проектировке трамвайной линии он стал её началом, на улице Тёёлёнкату (Töölönkatu) было построено трамвайное депо, существующее и функционирующее по сей день. Трамвайные линии на данный момент существуют только в финской столице, но так было не всегда. Раньше трамвай присутствовал на транспортной схеме города Турку (с 1908 по 1972 гг.)⁸⁷, а также был в Выборге с 1912 г.⁸⁸ В 1940 г. город Выборг перестал находиться в составе Финляндии⁸⁹, а в 1957 г. там была закрыта трамвайная линия. Таким образом, трамвай сохранился только в одном городе Финляндии, Хельсинки, причём его транспортная схема осталась практически без изменений, касательно депо и конечных остановочных пунктов. Трамвай, став неотъемлемым атрибутом города внёс вполне определённые коррективы в градостроительные проекты. Во-первых они стали зависеть от расположения линии электропередач, которое необходимо учитывать при проектировании улиц, а во-вторых получили возможность проектировать узкие улицы, лишь с тем расчётом, чтобы через них мог пройти трамвай. Эти нововведения, определяющие градостроительные проекты стали не просто «оттенком времени», но и внесли свои коррективы в облик города.

Если после обретения Финляндией независимости и кратковременных эпизодов Гражданской войны, в ходе которой побеждает барон Карл Густав

⁸⁷ «Избавление от трамвая было большой ошибкой» // БалтИнфо. Режим доступа: <http://www.baltinfo.ru/2013/05/20/Mikka-Laaksonen-Otkazavshis-ot-tramvaya-Turku-poteryal-desyatki-millionov-evro-355531> (дата обращения: 24.04.2017).

⁸⁸ Коломойский А. Здесь был выборгский трамвай // Выборгский ведомости. Режим доступа: <http://vyborgpress.ru/articles/2908> (дата обращения: 24.04.2017).

⁸⁹ Мейнандер Х. История Финляндии. М., 2008. С. 167.

Маннергейм, представляющий силы финского Сената, нанёсший поражение Совету народных уполномоченных Финляндии, возглавлявшему радикальных левых («красных»)⁹⁰, не было никаких серьёзных влияний на городское пространство, в целом, то во время и после Второй мировой войны финские города подвергаются влиянию войны. Во время военных действий города Финляндии подвергались бомбардировкам. Советская авиация наносила удары по Хельсинки, столице Финляндии, а также по другим финским городам, в числе которых Хямеенлинна, Ювяскюля, Котка, Коувола и Турку. Несмотря на то, что объектами бомбардировок выбирались промышленные объекты и объекты военного назначения, отмечается, что были жертвы среди мирного населения: 146 убитых и 358 раненых, а также то, что пожарным частям приходилось регулярно, после бомбардировок, тушить горящие дома. Подвергались разрушениям и культурные строения. Так часть зданий Хельсинского университета была уничтожена во время бомбардировок 1944 г. Самая разрушительная бомбардировка пришлась на ночь с 26 февраля на 27 февраля 1944 г., когда было сделано почти 900 бомбовылетов, итогом стало нарушение работы транспортной схемы города и дестабилизация повседневной жизни горожан, уничтожение нескольких кварталов деревянной застройки на северных окраинах Хельсинки, а также обрушение двух жилых домов на улице Ратакату (Ratakatu). Но наиболее сильно было уничтожение городской застройки не в финской столице, а в слабозащищённом зенитными батареями (имелась всего одна лёгкая зенитная батарея) городе в центральной Финляндии – Оулу. Там было стёрто с лица земли более 71 здания, а тысяча зданий была серьёзно повреждена. Стоит отметить, что здания были преимущественно деревянными⁹¹. Руководствуясь данными, приведёнными выше, стоит сказать, что финские города не пострадали в той мере, в какой был нанесён ущерб, к примеру немецким городам (Гамбург, Дрезден) или советским городам (Сталинград,

⁹⁰ Мейнандер Х. История Финляндии. М., 2008. С. 137–138.

⁹¹ Мейнандер Х. Финляндия, 1944. М., 2014. С. 51–59.

Киев), но тем не менее, в том же Оулу, возникла необходимость в послевоенной реконструкции жилых кварталов.

В Хельсинки, в отличие, от Оулу не стоял вопрос о масштабной реконструкции зданий, исключая здание Хельсинского университета, повреждённое во время бомбардировок. Однако, в 1950-е гг. появляется необходимость в постройке спальных жилых районов, соответствующих духу времени (так, с 1950-х гг. в России начинают строиться дома хрущёвской постройки, в Польше массово строятся панельные дома, создание жилых единиц по замыслу Ле Корбюзье в Париже⁹²), их целью было дать возможность иметь жильё людям с низким и средним доходом, а также создать районы города, в которых будет компактно расселено это население. В Финляндии появляются такие кварталы, как Яткасаари (Jätkäsaari), в которых застройка ведётся по принципу быстрого и дешёвого жилья, опробованного во многих других странах Европы и представляющего собой многоквартирные многоэтажные дома. Эти спальные районы с дешёвым жильём хорошо себя зарекомендовали и существуют до сей поры⁹³.

Переход к урбанистскому подходу в проектировании городского пространства приходится на 1960-е гг. и связан с именем Алвара Аалто. С 1965 по 1971 гг. финский архитектор работает над дворцом «Финляндия», который призван был соединить в себе национальные традиции финского архитектурного романтизма с современными своему времени, функционализмом и модернистской рациональностью. Но с точки зрения урбанистического подхода, важно не то, какие архитектурные направления соединило в себе построенное здание, а то, что при работе над проектом дворца «Финляндия» Алвар Аалто думал прежде всего о жителях Хельсинки, стараясь создать такое пространство, которое будет уютным и гармоничным, в первую очередь, для человека.⁹⁴ Этот переходный этап в архитектурном

⁹² Корбюзье Л. Архитектура XX века. М., 1977.

⁹³ Небоскрёбы – под контроль // Недвижимость в Финляндии. Режим доступа: <https://finproperty.wordpress.com/2012/05/04/neboskrebi-pod-kontrol> (дата обращения: 24.04.2017).

⁹⁴ Лавриненко-Омецинская Е. Урбанистические уроки финского зодчества // Антиквар. Режим доступа: <http://antikvar.ua/finskoe-zodchestvo> (дата обращения: 24.04.2017).

строительстве ознаменован тем, что впервые было решено строить для простых людей, ради их психологического комфорта, и впервые, на это был сделан основной упор, ставший для Алвара Аалто превыше, чем архитектура ради архитектуры (национальный финский романтизм) или архитектура ради города, как некоего механизма (рациональный модернизм, функционализм). Так как Алвар Аалто является одной из самых значимых фигур финского урбанизма XX в., то его идеи и проекты прямым образом сказались на всей финской урбанистической традиции. А сделанный им поворот в 1960-е гг. в сторону простого человека дал собой начало в развитии специальных урбанистических проектов и преобразований, призванных сделать финское городское пространство психологически комфортным для его жителей.

2.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства

Временем начала внесения целенаправленных урбанистических преобразований в ландшафт города, с целью внедрить на практике достижения финской урбанистической мысли, можно назвать 1960-е гг. Именно в это десятилетие начинается подземное строительство в финской столице ⁹⁵. Интерес к подземному строительству был обусловлен несколькими причинами. Во-первых это разграничение зоны людей с техногенной зоной, а во-вторых создание естественной защиты для техногенных объектов, расположив их под землёй. Именно такое подземное строительство было приоритетным в 1960–1970-е гг. Со временем в приоритет начала выходить необходимость сохранения исторического облика Хельсинки, а также перевод части промышленных зон в парковые. Определённой точкой перехода становится строительство и открытие в 1982 г. Хельсинкского метрополитена⁹⁶. Теперь подземное пространство стало подчинено интересам простых жителей города. В конкретном примере, их быстрому перемещению в городском пространстве. Метро соединило между собой районы, сделав передвижения людей в городе более мобильными. С открытием метрополитена, многое изменилось, теперь помимо сугубо промышленных объектов, в подземном пространстве города Хельсинки, создаются также и объекты для людей. Ярким примером служит открытый в конце XX в. бассейн в скале Итакескус (Itäkeskuksen), в одноимённом районе финской столицы⁹⁷. Урбанисты и архитекторы Финляндии также создали достаточно интересные градостроительные подземные проекты, связанные с функциональными нуждами города. К таким можно отнести водоканал, который пролегает под землёй и берёт воду для города из озера Пяйянне

⁹⁵ Демидова Е. В. Опыт подземного строительства в городе Хельсинки // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. Екатеринбург, 2015. С. 9–14.

⁹⁶ Там же.

⁹⁷ Там же.

(Päijänne), построенный в 1972 г., а также завод Виикинмаки (Viikinmäki). Этот завод располагается прямо под одноимённым жилым массивом, в котором проживает около 3500 жителей⁹⁸. А в конце XX в. стартовал серьёзный проект по строительству туннеля в центре Хельсинки, чья протяжённость должна была составить 2,5 км, а глубина – 30-40 метров под землёй. В 2010 г. проект был завершён, внутри туннеля появились туристические центры, бизнес-центры, а также супермаркеты⁹⁹. Что касается подземного строительства в других городах и регионах Финляндии, то можно сказать о том, что несмотря на отсутствие, например, у Турку или Оулу, специального градостроительного плана на подземное пространство, в этих городах существуют объекты, расположенные под землёй. Это не имеет прямого отношения к урбанистическим проектам, но является результатом особенностей финского законодательства, которое предполагает законную возможность иметь в частной собственности подземные строения. Человек, живущий на земле, имеет юридические права и на то, что расположено под землёй¹⁰⁰. Поэтому, там где нет чёткого архитектурного плана, тем не менее присутствует строительство под землёй. И хотя это нельзя назвать специальными урбанистическими мерами, тем не менее, это тот фактор, который формирует облик города и отношение к городскому пространству. Пожалуй, аналогом строений финских граждан, в России будут погреба, пусть и, в отличие, от Финляндии, не всегда юридически оформленные в собственность владельца.

Воплощением на практике урбанистической мысли становится начавшееся в феврале 1968 г. и законченное в сентябре 1969 г., строительство лютеранской приходской церкви Темппелиаукио (рисунок 6) (Temppeliaukion kirkko) в районе Тёёлё (Töölö)¹⁰¹. Площадь для строительства была выбрана

⁹⁸ Демидова Е. В. Опыт подземного строительства в городе Хельсинки // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. Екатеринбург, 2015. С. 13.

⁹⁹ Там же.

¹⁰⁰ Демидова Е. В. Опыт подземного строительства в городе Хельсинки // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. Екатеринбург, 2015. С. 11.

¹⁰¹ Церковь в скале в Хельсинки // Электронная Финляндия. Режим доступа: <http://e-finland.ru/rest/all-year/tscerkov-v-skale-v-helsinki.html> (дата обращения: 24.04.2017).

ещё в 1930-е гг., но тогда строительным планам Й.С. Сирена помешала осуществиться война, начавшаяся в 1939 г. Возобновление конкурса работ на постройку храма произошло в 1961 г. Выиграли его братья Тимо и Туомо Суомалайнены, обладавшие интересным подходом к городскому ландшафту. Представители финской урбанистической мысли реализовали тот подход к природной среде, который продвигал в своих работах австрийский художник Фриденсрайх Хундертвассер. Вместо того, чтобы разрушить скалу, которая перегораживала площадь, они решили соорудить церковное помещение прямо внутри скалы. Таким образом, братья Тимо и Туомо Суомалайнены попытались гармонично соединить городское пространство с природным и эта попытка оказалась весьма успешной. Церковь Темппелиаукио (Temppeliaukion kirkko) стала «визитной карточкой» Хельсинки и привлекает к себе множество туристов с разных уголков земного шара¹⁰². Подобное отношение к скалистому рельефу, одна из особенностей финской урбанистики. Архитектурный объект, созданный братьями Суомалайненами – это известное и выдающееся городское строение, но если вести речь о городском пространстве в целом, то нужно отметить, что в жилищном строительстве продолжают традиции гармоничного сосуществования с ландшафтом. Ярким примером являются жилые здания рядом с набережной Балтийского моря. Скалы здесь соседствуют с домами и дорогами, не подвергаясь уничтожению (рисунок 7).

Серьёзные усилия были сделаны во второй половине XX в. для того, чтобы развить велосипедный вид транспорта. Первым нововведением, направленным на то, чтобы дать возможность велосипедистам передвигаться безопасно и комфортно, стало преобразование старой заброшенной дороги, идущей через центр Хельсинки в скоростную трассу для велосипедистов, длина которой составляет два километра. Т.е. была создана веломагистраль

¹⁰² Там же.

(рисунок 8), изолированная от движения пешеходов или автомобилистов¹⁰³. Велодвижение развивается не только в столице Хельсинки, но также и в более северных городах Финляндии. Ярким подтверждением успешности применения велосипедов в северном климате является существование развитой сети велодорожек в городе Оулу¹⁰⁴, расположенном в 75 километрах от южной границы финского региона Лапландия.

Если подземное строительство, начавшееся в 1960-е гг. XX в. предполагало сначала перенос промышленных объектов под землю, а затем использование подземного пространства для нужд обычных людей, то к концу XX в. появляется ещё один приоритет, связанный не с самим по себе подземным строительством, а с необходимостью создания зелёных зон. Финская урбанистика всегда стремилась к гармоничному совмещению природного ландшафта с проектируемым строительным объектом. Но иногда, это становилось невозможным. И тут, на помощь урбанистике пришёл опыт освоения подземного пространства. Конкретным практическим воплощением стал построенный в центре Хельсинки современный автовокзал на 46 терминалов, крыша которого сделана в форме холмов, с посаженными на них соснами.¹⁰⁵ Таким образом, необходимые городу проекты не замещают собой природный ландшафт, но убираются под землю, в пространство, которое не является повседневным местом жизни человека. А в наземную городскую среду, которая является пространством ежедневной жизни людей добавляют природный ландшафт, пусть и из искусственно созданных холмов и высаженных хвойных деревьев.

¹⁰³ Велосипеды в Хельсинки // Milky Bikes. Режим доступа: <http://milkybikes.ru/about/bicycles-in-the-capitals-of-europe/bicycles-in-helsinki> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁰⁴ Кролл К. Консультант мэрии финского Оулу – о зимнем велодвижении // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/138217-intervyu-pekka-tahkola-o-zimnem-velodvizhenii> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁰⁵ Зелёная архитектура против «розовых танков» // FastHOUSE. Режим доступа: <http://fasthouse.club/people/zelenaya-arkhitektura-protiv-rozovykh-tankov> (дата обращения: 24.04.2017).

Особенным регионом Финляндии является Лапландия, которая располагается на самом севере страны¹⁰⁶. Её практически не коснулись городские преобразования первой половины XX в. Этот регион населяет традиционное население саамов. Большая часть области находится за полярным кругом, что осложняет городское строительство. Самый крупный город региона находится на юге Лапландии. Это Рованиеми. В его развитии существенную роль сыграл основоположник финского урбанистического подхода Алвар Аалто¹⁰⁷, соорудивший в административном центре Лапландии здания городской администрации, театра и библиотеки. Городская застройка города происходила во второй половине XX в., так как населённый пункт был разрушен в ходе Второй мировой войны во время пребывания немецких войск в Лапландии под командованием Л. Рендулича¹⁰⁸. Статус города Рованиеми получил только в 1960 г. В целом, по Финляндии, Лапландия является тем регионом, который наименее подвергся урбанистическим преобразованиям в силу своей удалённости и расположения за полярным кругом.

¹⁰⁶ Самые сильные морозы в Финляндии и Лапландия: лапландские морозы, лапландский герб с дикарём и другие особенности // Портал о странах и народах мира. Режим доступа: <http://www.portalostranah.ru/view.php?id=156> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁰⁷ Алвар Аалто и архитектура Рованиеми // VisitRovaniemi. Режим доступа: <http://www.visitrovaniemi.fi/ru/ljubov/arhitektura> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁰⁸ Мейнандер Х. Финляндия, 1944. М., 2014. С. 267–274.

2.4. Результаты городских преобразований

К началу XXI в. Хельсинки превратился в крайне урбанизированный город, благодаря достижениям финской местной урбанистики. Своё воплощение нашли идеи гармоничного сосуществования природной среды с городским ландшафтом. Как в малом, так и в большом архитектурном строительстве. Продолжает уделяться внимание нуждам простых людей, жителей Финляндии, по сложившемуся во второй половине XX в. приоритету урбанистической практики и урбанистической мысли. Помимо столицы Финляндии, активный рост урбанистического развития демонстрируют такие города как Турку и Оулу, что подтверждается конкретными преобразованиями внутри этих городов. Но, всё же, самым крупным изменением и преобразованием оказался подвержен Хельсинки. Трамваи изменили его транспортную схему, дав возможность проектирования узких улиц и соединив районы между собой, а также способствовал созданию зон с высоко развитой инфраструктурой вокруг остановочных пунктов. Спальные кварталы с типовой застройкой обеспечили жильём людей с низким и средним уровнем доходов. Подземное строительство разгрузило наземный Хельсинки от промышленных объектов и способствовало созданию зелёных зон. Велосипедный транспорт, навстречу обладателям которого, пошли власти городов, стал неотъемлемой частью транспортной схемы финского города, а наличие в городе множества скальных массивов способствовало появлению особого вида финской архитектуры, предполагающего постройки внутри скал. Из всех этих составляющих финского урбанистического преобразования родился современный финский город, который представляет собой, в первую очередь, Хельсинки.

В развитии финских городов есть и проблемы. В первую очередь, речь идёт о удалённых городах и регионах Финляндии. Лапландия оказалась вне урбанистики, так как находится намного севернее других регионов. Но, если

на юге Финляндии, и даже на границе с Лапландией, в городе Оулу, удалось внедрить урбанистическую практику, то существует надежда на то, что, однажды финские урбанисты смогут начать работу и над регионом за полярным кругом, чтобы сократить отставание между различными субъектами Финляндии, и превратить отстающие города в урбанизированные, не обязательно на уровне Хельсинки, но, по крайней мере, в той степени, чтобы это отвечало нуждам конкретного города.

Главное достижение финской урбанистики – это реализация на практике задуманных проектов. По выражению молодого финского урбаниста Яако Блумберга : «У города проще получить прощение, чем разрешение».¹⁰⁹ Речь в этом случае идёт о взаимодействии с городской администрацией. Имеется в виду то, что иногда урбанистам Финляндии приходится действовать вопреки стандартам, сложившимся в градостроительной среде, для того, чтобы затем, идеи, реализованные на практике и показавшие себя успешными были приняты и учреждены официально административными органами финских городов. Можно привести конкретный пример с движением велосипедистов за доступную для удобного передвижения по городскому пространству транспортную схему. Результатом движения за велодорожки и развитие велосипедного транспорта стало принятие уже в XXI в., в 2011 г. национальной стратегии развития велодвижения и пешеходной инфраструктуры Финляндии¹¹⁰, то есть, усилия, приложенные активистами за велотранспорт во второй половине XX в. оказались успешными. Таким образом, иногда урбанистическое движение становится низовым, идя от самих граждан, не участвующих в каких-либо официальных градостроительных проектах и не имеющих отношения к городской администрации. Это свидетельствует о высоком уровне

¹⁰⁹ Финский урбанист Яако Блумберг: « У города проще получить прощение, чем разрешение» // Nordic Design. Режим доступа: <http://nordicdesign.ru/finский-urbanist-yaakko-blumberg-u-goroda-proshhe-poluchit-proshhenie-chem-razreshenie> (дата обращения: 23.04.2017).

¹¹⁰ Кролл К. Консультант мэрии финского Оулу – о зимнем велодвижении // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/138217-intervyu-pekka-tahkola-o-zimnem-velodvizhenii> (дата обращения: 24.04.2017).

инициативности и наличии желания сделать свой город лучше. Такие стремления крайне важны в том, чтобы ландшафт города стал действительно комфортной средой. Ведь проектирование среды может строиться только во взаимодействии архитекторов, урбанистов, администрации и простых жителей. Архитекторы способны подготовить профессиональный проект, урбанисты дать качественное осмысление городского пространства и проводить исследования города, администрация учитывать интересы всех слоёв и категорий общества. Но всё это, в конечном счёте, на примере Финляндии, создаётся только для обычных жителей, а значит их отклик и их инициативность – это залог построения комфортной среды для жизни.

Подводя итоги, следует сказать, что финская урбанистика находится на достаточно высоком уровне развития, что определяется возможностью реализации на практике идей и решений по изменению городского пространства, а также активным сотрудничеством с городской администрацией и населением финских городов.

3. История развития европейского города в XX в. на примере Швеции

3.1. Урбанистика и урбанистическая мысль

Шведская урбанистика представляет собой достаточно уникальное явление и развивается в соответствии с традициями, заложенными в архитектурном и городском строительстве на протяжении первой половины и середины XX в. Так, главной особенностью является поворот в сторону наделения приоритетом автомобильного транспорта, а не велосипедного, как это происходит в других странах Европы. Вторая особенность шведской урбанистики заключается в том, что она готова на достаточно радикальные преобразования, в том числе снос старых кварталов ради постройки совершенно новых районов, в соответствии с распланированной урбанистической схемой. Тем не менее, делается это, в первую очередь, ради создания комфортного места жительства для людей. Подтверждением этому являются урбанистические идеи и реализация проектов отдельных урбанистов¹¹¹.

Одним из шведских урбанистов, является Томас Лунд¹¹², который активно обменивается опытом урбанистических преобразований, а также своими идеями, касательно урбанистики, с коллегами из других стран. Так, Томас Лунд посещал Россию, где выступил с лекцией о своём опыте городского строительства в Швеции. Основными принципами урбанистики, которые ставятся Томасом Лундом и его компанией Fargfabriken (Центр современного искусства и архитектуры) в рамках проекта New Urban Topologies являются, во-первых, активная поддержка низовой инициативы, направленной на городские преобразования, во-вторых создание мобильной транспортной схемы и инфраструктуры внутри шведских городов и также

¹¹¹ Антонова Ю.В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 62–67.

¹¹² Лекция шведского урбаниста Томаса Лунда // Архитектура России. Режим доступа: <http://archi.ru/events/8611/lekcija-shvedskogo-urbanista-tomasa-lunda> (дата обращения: 24.04.2017).

налаживание связей между урбанистами, городскими жителями и местной администрацией.

Ещё один знаменитый шведский урбанист, специализирующийся, в основном, на проектах в Стокгольме, это Тимоти Андерсон¹¹³, который также участвует в обмене опытом с российскими коллегами, принимая участия в таких мероприятиях, как, например конференция «День реки», проводимая в Калининграде Ассоциацией центров поддержки малого и среднего предпринимательства Калининградской области¹¹⁴. Тимоти Андерсон занимается вопросами привлечения простых людей, граждан Швеции, жителей крупных городов к участию в градостроительстве, поддержке и участию в урбанистических проектах. Деятельность Тимоти Андерсона направлена на выстраивание связей между населением и профессиональными урбанистами, с целью формирования такого городского пространства, которое будет комфортно, в первую очередь, для обычных людей. Это объединяет его с Томасом Лундом. Поэтому можно говорить о том, что для шведской урбанистики является характерной чертой стремление к налаживанию коммуникации и взаимодействия между городскими жителями и специалистами урбанистического строительства.

Интересно, как находят связи между собой урбанистика и социология. Отражением их взаимодействия стала работа шведского урбаниста Горана Терборна, под названием «Мегаполисы силы»¹¹⁵. В другом своём исследовании, Терборн рассматривает параллели в развитии столицы и провинциальных городов, находит аспекты городского пространства, которые делают город более развитым, в отличие от других, рассматривает проблему возникновения мегаполисов, а также ищет связи между общественными движениями, архитектурой и трансформациями городского

¹¹³ Андерсон Т. Социальные вопросы и гендерные подходы в урбанистике. Минск, 2014.

¹¹⁴ Участники «Дня реки» хотят оживить прибрежные территории Преголи // Янтарный остров. Режим доступа: <https://yaostrov.ru/social/item/40718-участники-дня-реки-хотят-оживить-прибрежные-территории-преголи> (дата обращения: 24.04.2017).

¹¹⁵ Шведский социолог Горан Терборн подготовил новую книгу о мегаполисах // Центр политического анализа. Режим доступа: <https://centerforpoliticsanalysis.ru/news/read/id/shvedskij-sotsiolog-goran-terborn-podgotovil-novuju-knigu-o-megapolisah> (дата обращения: 11.05.2017).

ландшафта на примере времяпровождения и уровня жизни среднестатистического горожанина¹¹⁶. Горан Терборн имеет социологическое образование, поэтому его работы становятся особенно интересны с точки зрения влияния города на социальное поведение и социальную активность людей, живущих в данной урбанистической среде.

Шведская урбанистическая мысль и практика не случайно находятся на втором месте по своему развитию после соседней Финляндии. Это связано с давними культурными связями между двумя странами, а также взаимным проникновением в культуру друг друга. Использование в Финляндии шведского языка в качестве второго государственного устраняет возможные преграды в коммуникации между исследователями и проектировщиками города. Наблюдаются сходные с Финляндией (создание лофтов в промышленных объектах) тенденции в преобразовании индустриального ландшафта (например, карьер Далхалла, ставший концертным залом)¹¹⁷. Такой подход позволяет совершить две вещи. Сохранить старые заброшенные объекты, связанные с индустриализацией страны, превратив их в нечто современное, не обязательно связанное с культурой, но главное функционирующее. И также, сократить объёмы нового строительства, занимаясь лишь преобразованием того, что уже существует в городском пространстве, но остаётся невостребованным. Этот подход можно назвать расширением вглубь, т.е. когда город вместо нового строительства по своему периметру, занимается качественным освоением того, что находится в его черте. Если обратиться к проблеме освоения заброшенных городских пространств, как проблеме социальной, то, конечно, нужно сказать, о том, что предоставляя жителя (в первую очередь, молодёжи) оставленные индустриальные объекты для творческих площадок или организуя концертные залы, государство в лице местной администрации решает

¹¹⁶ Терборн Г. Столичные города и неоднозначность их роли в жизни государства // Логос. М., 2013. С.39–56.

¹¹⁷ 24 шедевра архитектуры Швеции // European Urban Institute. Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).

проблему незаконного захвата пустующих помещений (сквоттинга), тем самым снижая криминализацию района, где находится объект и способствуя проявлению молодёжной инициативы в легальном русле. Данный опыт может быть применен и в других странах, в т.ч. в России, где, хотя и нет серьёзной проблемы со сквоттингом, но всё же заброшенные здания привлекают к себе асоциальные элементы. К тому же одним и тем же молодым людям будет комфортнее и приятнее общаться на организованной творческой площадке, чем в руинах разграбленного промышленного предприятия, среди мусора и обломков.

Связи урбанистического строительства с архитектурой крайне велики. Особенно сильно это отражается в зависимости урбанистики от того, какое архитектурное направление является главенствующим в конкретный период времени. Это определяет направление деятельности урбанистов. Если в моде находятся здания, построенные по принципам функционализма, то урбанисты также будут опираться на то, чтобы сделать город, в первую очередь, функциональным, работающим, как отлаженный механизм. Если это модернизм, то тут наблюдаются тенденции предоставить комфортное место жизни каждому человеку. В XX в. в Швеции популярен функционализм. Его представителем, заложившим основы шведского функционализма, был Гуннар Асплунд¹¹⁸, творивший в первой половине XX в. Именно он совершил шаг от традиционного северного неоклассицизма к новому архитектурному течению. Возвращаясь к связям шведского и финского градостроительства, необходимо сказать, что учеником Гуннара Асплунда был знаменитый финский архитектор, заметно повлиявший на финскую урбанистику, Алвар Аалто. Сам же Гуннар Асплунд привнёс в городское строительство Швеции следующие аспекты. В первую очередь, это использование кубических форм, во-вторых стремление создать функциональное здание, которое также будет содержать в себе классические

¹¹⁸ Гуннар Асплунд // Великие архитекторы и архитектурные сооружения. Режим доступа: <http://www.arstudia.ru/asplund> (дата обращения: 28.04.2017).

элементы, подчёркивающие эстетическую составляющую построенного объекта. Ещё одним архитектором, который ввёл ряд нововведений в шведское градостроительство, стал Сигурд Леверенц¹¹⁹, давший начало активному использованию при строительстве таких материалов, как стекло и сталь.

В конце второй половины XX в. из-за потребности в квалифицированных архитекторах-урбанистах высокого уровня, Швеция вынуждена прибегать к помощи профессиональных архитекторов из других уголков Европы, работающих в разных странах мира. Одним из таких архитекторов является испанский градостроитель Сантьяго Калатрава Вальс, который возвёл 190-метровую башню, ставшую самым высоким зданием Скандинавии¹²⁰. Ещё один испанский архитектор, принявший участие в планировании домов в Швеции, это Рикардо Бофилл, который занимается жилищным строительством в Стокгольме¹²¹.

Современная городская архитектура, по мнению шведского архитектора Магнуса Монссона¹²² представляет собой открытую структуру, которая формируется под влиянием разных тенденций мировой архитектуры, но тем не менее, сохраняя основы национальной шведской архитектуры. Это также подтверждается участием шведских урбанистов в международных конференциях и проектах, в том числе взаимодействием с российскими специалистами урбанистики.

¹¹⁹ По ту сторону вала // Вал. Режим доступа: http://www.val.today/on_the_other_side_of_the_val (дата обращения: 10.05.2017).

¹²⁰ 24 шедевра архитектуры Швеции // European Urban Institute. Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).

¹²¹ Рикардо Бофилл // Архитектура России. Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/184/rikardo-bofill> (дата обращения: 25.04.2017).

¹²² Бутчер Я. Магнус Монссон: «В Швеции люди больше не покупают некрасивую архитектуру» // ARCHiPEOPLE. Режим доступа: http://www.archipeople.ru/index/index_1443.html (дата обращения: 11.05.2017).

3.2. Доурбанистические преобразования городского пространства

В Швеции городские преобразования начинаются в XX в. с появления сети электрифицированного трамвая. В Стокгольме трамвай появляется в 1901 г., а скоростная линия трамвайного движения открывается в 1933 г.¹²³ В этом же году строятся туннели, предназначенные для трамваев, которые в дальнейшем будут использоваться как туннели стокгольмского метрополитена. Таким образом, можно говорить о преемственности некоторых построек между разными видами общественного транспорта, сменяющими друг друга. Помимо Стокгольма, крайне активно развивалась трамвайная сеть в Гётеборге (рисунок 9). Первые электрифицированные трамваи на улицах города появились в 1902 г.¹²⁴ Трамвай сразу же стал пользоваться популярностью. Стоит отметить, что представители Трамвайного совета Гётеборга в первой половине XX в. делали всё возможное, чтобы трамвай был комфортным средством передвижения. Так, с 1911 г. каждый трамвай был оснащён почтовым ящиком, из которого регулярно забирались письма. Это было удобно, так как не приходилось специально идти к почтовому ящику или на почту, а отправку письма можно было соединить с трамвайной поездкой. Почтовые ящики в гётеборгских трамваях просуществовали до 1962 г. Кроме функциональных дополнений, Трамвайный совет Гётеборга также заботился об эстетической составляющей и в 1913 г. по предложению председателя трамваи были оснащены металлическими кадками с цветами. Всё это способствовало увеличению популярности трамвайного транспорта, существующего в Гётеборге до сей поры.

На протяжении первой половины XX в. в Стокгольме активно растёт число автомобильного транспорта. Так с 1918 по 1930 гг. количество автомобилей увеличилось с 4000 автомобилей до 17 500 автомобилей. Т.е.

¹²³ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 62–67.

¹²⁴ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 317–328.

выросло более чем в 4 раза. Всё это приводит к необходимости реализации конкретных мер по решению проблемы чрезмерного числа автомобильного транспорта в городской среде ¹²⁵, предназначенной изначально для передвижения пешеходов и конных экипажей. И такие меры будут проведены во второй половине XX в. Для некоторого решения транспортной проблемы в 1930-е гг. в Стокгольме строится развязка Слюссен ¹²⁶, призванная связать между собой исторический центр шведской столицы с другим стокгольмским кварталом, под названием Сёдермальм (Södermalm), расположенным на одноимённом острове. Эта транспортная автомобильная развязка считается одной из первых в Европе. Она уже в 1930-е гг. заложила приоритет шведской урбанистики, связанный с автомобилями.

Во время Второй мировой войны Швеция придерживалась нейтралитета¹²⁷, поэтому на состояние её городов не было оказано никакого влияния, которому подвергались города воюющих стран. Это привело к тому, что у Швеции не было необходимости заниматься реставрацией разрушенных памятников архитектуры и жилых кварталов, а значит существовала возможность сконцентрировать экономические и трудовые ресурсы на развитии городского пространства, его усовершенствовании и благоустройстве. В годы самой войны не наблюдалось особенных изменений городского пространства, что было связано, скорее всего с тем, что всё внимание людей было привлечено к событиям происходящим на европейском континенте, а в обществе могла возрасти напряжённость и страхи, даже несмотря на отсутствие военных действий внутри городов. Также нужно отметить, что на территории городов Швеции периодически появлялись немецкие войска¹²⁸, а это также могло влиять на настроения общества, приводившие к возникновению ощущения военного положения,

¹²⁵ Как в Стокгольме победили автомобильные пробки // Город (812). Режим доступа: <http://www.online812.ru/2010/11/01/013> (дата обращения: 24.04.2017).

¹²⁶ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 62–67.

¹²⁷ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 37.

¹²⁸ Там же.

или по крайней мере пребывания в ситуации, далёкой от обычного положения вещей.

Уже в 1950-м г. был открыт Стокгольмский метрополитен¹²⁹. Он дополнил собой трамвайную сеть, которая стала второстепенным видом транспорта после открытия метрополитена. Станции метро Стокгольма (рисунок 10) стали туристическим объектом, благодаря тому, что были художественно оформлены и превращены в своеобразные художественные галереи. Всего метро насчитывает 100 станций. Последние из станций были запущены в эксплуатацию в 1994 г., после чего метро приобрело свой современный вид. Некоторые станции метрополитена являются визитной карточкой шведской столицы. Так, станция Фридхемсплан (Fridhemsplan) оформлена в стиле пещерного свода, а станция Бредаанг (Bredäng) разукрашена рисунками, похожими на наскальную живопись. Не менее интересно и художественное оформление станции Сандбабергс-Центр (Sundbybergs centrum), которая превращена в большой грот, путём опрыскиванием бетоном естественной скальной породы. Станция Тенста (Tensta), расположившаяся в одноимённом квартале, также как и станция Бредаанг обыгрывает сюжеты наскальных рисунков, делая акцент на изображении природных элементов, например, деревьев, лосей и, даже, мамонтов. На станции Оденплан (Odenplan) функционирует выставочный павильон, на котором постоянно меняются экспозиции. Выставляются в основном современные шведские скульпторы и художники, как, например, Йон Якобсон. Таким образом, можно говорить о том, что шведским художникам-оформителям удалось создать внутри системы метрополитена настоящую достопримечательность города, которая активно привлекает туристов и фотографов, посещающих Стокгольм с целью знакомства с местной современной культурой. Говоря о метро и оформлении станций нельзя отнести данный реализованный проект к специальным

¹²⁹ Метро в Швеции – самая длинная художественная галерея в мире // Зелёный мир. Режим доступа: <http://zelenymir.ru/metro-v-shvetsii-samaya-dlinnaya-hudozhestvennaya-galereya-v-mire.html> (дата обращения: 25.04.2017).

урбанистическим преобразованиям, потому как к его проектированию были привлечены, в первую очередь, художники-оформители, а не урбанисты. Существенной проблемой, является то, что, метрополитен в Швеции существует только в Стокгольме, а другие города, как, например, крупные Гётеборг и Мальмё являются городами с приоритетным трамвайным транспортом. Поэтому можно говорить, что существует некий уровень разделения между столицей и другими городами¹³⁰, выраженный в состоянии транспортной сети, что характерно и для других городов Северной Европы, где метрополитен является основным транспортным средством только в крупной столице страны. Метрополитен, тем не менее, не вызвал серьёзных изменений в урбанистике, оставшись за чертой специальных исследований и преобразований профессиональных урбанистов, но став воплощением инженерных проектов и дав возможность реализации художественного потенциала.

¹³⁰ Терборн Г. Столичные города и неоднозначность их роли в жизни государства // Логос. М., 2013. С.39–56.

3.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства

Урбанистическими преобразованиями, которые имеют специальный характер можно назвать такие преобразования, которые подвергают изменению не только отдельный элемент города (например, транспортную схему), но меняют сами принципы урбанистического пространства, перестраивая всю городскую среду, или же ознаменовывая резкий поворот в урбанистической традиции. Такие преобразования в Швеции начинаются уже в послевоенное время, но тем не менее носят локальный характер, поэтому о пике развития урбанистических преобразований, затронувших всё городское пространство, можно говорить лишь на примере 1970-х гг.

Первым сугубо урбанистическим преобразованием становится перепроектировка и застройка района сенного рынка Хётorget (Hötorget)¹³¹ по плану преобразования квартала в многоэтажные жилые и офисные здания, а также в сеть высокоэтажных и подземных парковок с большими и широкими автомобильными магистралями. В 1960-е гг. вся старая застройка города подверглась сносу, кроме религиозных учреждений. В строительстве активно применяется стекло и металл. Такая радикальная перепланировка района была связана с тем, чтобы решить проблему возросшего количества автомобильного транспорта и последующую за этим, проблему пробок. Проект был подвергнут критике датского урбаниста Яна Гейла, который выступает с позиции ограничения числа автомобилей в городском пространстве с пересмотром приоритетов на велосипедный транспорт и возможность передвигаться пешком, создание крупных пешеходных улиц¹³². Таким образом, Швеция, перепланировав Хётorget, представила своё

¹³¹ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 71–92.

¹³² Садреев И. Интервью: Архитектор Ян Гейл о велосипедах и будущем мегаполисов // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/110699-interview-jan-gehl> (дата обращения: 23.04.2017).

видение проблемы перенасыщения города автомобилями и свой вариант решения ситуации.

Ещё одной массовой перестройке в 1950–1970-е гг. подвергся другой район Стокгольма, под названием Норрмальм (Norrmalm)¹³³. На территории этого района также происходил снос старого жилья, причём также как и в районе рынка Хётorget, снос носил массовый характер. Только, в отличие, от Хётorget, здесь это было сделано не ради прокладки широких автомобильных магистралей, а для развития бизнеса. На месте снесённых зданий появляются крупные шведские бизнес-центры, призванные содействовать развитию экономики Стокгольма. Также в инфраструктуру нового возведённого района добавляется станция метро, отсутствовавшая здесь ранее. Перестройка Норрмальма считается самым крупным стокгольмским урбанистическим проектом. Во главе него стоял преобразователь городского пространства Ингвэ Ларссон. Также, в это же время, в 1967 г. происходит закрытие сети развитых трамвайных линий, из которых остались только две. Это линия Нокебибанан (Nockebybanan) и линия Лидингёбанан (Lidingöbanan). Они не связаны друг с другом и представляют собой совершенно автономные трамвайные схемы с собственными трамвайными маршрутами, депо и остановками, замкнутыми внутри спроектированного транспортного кольца, не выходящего за пределы схемы.

В 1970-е гг. активной застройке подвергалась только шведская столица, а другие города испытывали серьёзные трудности. Ярким примером является город Мальмё¹³⁴, который до 1970-х гг. имел градообразующую судовой верфь Кокамс (Kockums). Но оно в эти годы стало банкротом, из-за чего сам Мальмё начинает постепенно приходить в упадок. В городе наблюдается высокий уровень безработицы, так как многие люди лишились своих рабочих мест и не могли найти новые, в силу слабой развитости самого города. Это

¹³³ Иконников А. В. Современная архитектура Швеции. М., 1978. С. 20–26.

¹³⁴ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 219–238.

провоцирует отток населения в другие шведские города. Так продолжалось до 1990-х гг., когда была предпринята попытка освоения этого города урбанистами, с целью преобразования в эффективно развивающееся урбанистическое пространство. Началось всё с возведения доступного жилья в районе Ваастра хамнен (Västra hamnen), таким образом город подвергся частичному архитектурному обновлению. Это обновление привело к развитию города, так как район Ваастра хамнен располагался на побережье. Здесь начинают появляться обширные зелёные зоны, развивается инфраструктура и начинается благоустройство района. А в 1995 г. в шведском городе Мальмё была возведена 190-метровая башня-небоскрёб, закрученная вокруг своей оси (рисунок 11). Это здание стало самым высоким сооружением Скандинавии. Создателем является испанский архитектор Сантьяго Калатрава Вальс, занимающийся футуристическими проектами по всему земному шару¹³⁵. В том же, 1995 г. был открыт необычный концертный зал (рисунок 12) в провинции Даларна (Dalarna)¹³⁶. Проект интересен как трансформация бывших промышленных объектов в объекты культурного назначения. Этот концертный зал устроен в бывшем карьере по добыче известняка под названием Далхалла (Dalhalla). Такое превращение ранее индустриальных объектов в площадки для развития искусства, является не только шведской тенденцией, но также активно используется в проектировании новых культурных площадок в Финляндии. Там этим занимается финский урбанист Кари Халинен¹³⁷, создающий лофты, специальные пространства, переоборудованные для творческих целей. Если, такие города, как Мальмё не подвергались серьёзным перестройкам в 1970-е гг. в силу экономических проблем, то существовали также города, которые могли развиваться в направлении полного перепланирования городского

¹³⁵ 24 шедевра архитектуры Швеции // European Urban Institute. Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).

¹³⁶ Там же.

¹³⁷ Копылова Д. Прямая речь: Финский урбанист – о том, чем заполнить старые промзоны // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/119630-pryamaya-rech-kari-halinen-o-kulturnyh-klasterah-sankt-peterburga> (дата обращения: 24.04.2017).

пространства, но специально отказались от этого. 1970-е гг. стали для шведского градостроительства эпохой сноса старых домов и возведения новых, но всё же был один город, в котором, местная администрация отказалась от любого современного строительства. Это один из древнейших городов Швеции (основан около 1200 г.), город Кальмар ¹³⁸, расположившийся юго-восточном побережье Балтийского моря. Здесь, в 1972 г. был введён полный запрет на строительстве в кварталах, где располагаются исторические здания. Например, в квартале Кварнхольмен (Kvarnholmen). Эти действия привели к тому, что город сумел сохранить старинные памятники, не нарушив исторического пространства, которое в нём сложилось.

Ещё одним примером развития городов Швеции в 1970-е гг. является город Лулео ¹³⁹, находящийся на северо-востоке страны у побережья Ботнического залива. В отличие, от Мальмё, здесь происходит обратный процесс. До 1970-х гг., Лулео не имел промышленных предприятий и был достаточно слабо развитым городом, но всё изменилось с постройкой крупного промышленного предприятия сталелитейного производства. Образование сталелитейного завода привело к поиску специалистов для его обслуживания среди местного населения и потребности в профессиональных образованных кадрах. Так в городе Лулео появился технический институт. Опыт развития Лулео показывает, что несмотря на тенденции к деиндустриализации, которые имеют место в жизни европейских городов к концу XX в., в Швеции всё же есть города, развивающиеся не за счёт увеличения комфорта проживания и постройки уникальных жилых массивов, а при помощи организации крупного производства.

Начавшийся с Норрмальма процесс создания в Швеции крупных бизнес-парков, продолжался на всём протяжении второй половины XX в. В самом конце века, в 1998 г., был построен бизнес-парк Уместан,

¹³⁸ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 286–289.

¹³⁹ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 157–159.

расположившийся в городе Умео¹⁴⁰. Стоит отметить, что такое расположение парка указывает на то, что шведские градостроители стараются не только заниматься развитием столицы, города Стокгольма, но и обращают внимание на некрупные города Швеции, нуждающиеся в экономическом и урбанистическом развитии. Уместан был возведён на месте казарм Вестерботтенского полка, располагавшегося здесь с 1907 г. Ещё одной особенностью шведского проектирования районов, призванных стать сосредоточием бизнеса, является то, что проектировкой и реализацией планов занимается муниципальная администрация, а не частные компании. Это говорит о заинтересованности и практической активности местных властей в деле улучшения и развития территорий (в данном случае, города), которыми они управляют. Город Умео сумел стать средоточием не только бизнеса, но и культуры, когда в нём было построено здание университета. Таким образом, помимо чисто экономического развития, власти Умео были озабочены и культурным развитием города, превратив его в культурную столицу Северной Швеции и сделав одним из тех шведских городов, которые развиваются наиболее быстрыми темпами.

В Швеции существует также проблема, связанная с миграционными процессами. В шведские города приезжает большое количество беженцев из Африки и стран Ближнего Востока. Одним из примером создания районов с населением, состоящим преимущественно из иммигрантов, является округ в стокгольмской коммуне Вестерурт (Västerort), под названием Ринкебю (Rinkeby)¹⁴¹. Этот округ носит неофициальное название «маленький Могадिश» (Могадिश – столица африканской страны Сомали), из-за того, что вторым населением по численности после шведов, здесь являются беженцы из Сомали. Приезд сомалийских беженцев в этот район начинается с 1990-х гг., в первую очередь эти люди бегут от гражданской войны, которая ведётся в их стране с 1988 г. Наплыв мигрантов вызвал криминализацию

¹⁴⁰ Антонова Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель. М., 2009. С. 153–155.

¹⁴¹ Заман К. Беззаконие в Ринкебю: Что происходит у шведов? // ИноСМИ. Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20170227/238780635.html> (дата обращения: 24.04.2017).

квартала Ринкебю. Процессы 1990-х гг. отразились на нынешнем состоянии района. Так, стокгольмской полиции пришлось увеличить своё присутствие в этом районе. Кварталы, в которых проживают преимущественно иммигранты располагаются не только в столице страны, такие районы есть и в других шведских городах. Например, в Мальмё. Это район под названием Русенгорд (Rosengard), представляющий собой модернистский квартал, построенный во второй половине XX в. Здесь сосредоточено, в основном, население, состоящее из выходцев с мусульманских стран Югославии (Босния, Албания), а также Ближнего Востока и Ирана. Впрочем, в отличие от кварталов Стокгольма, в Русенгорде не отмечено серьёзной криминализации района, а также нет информации о возникновении каких-либо беспорядков или увеличении контингента полиции.

3.4. Результаты городских преобразований

Шведские города на протяжении XX в. подвергались разнообразным перестройкам, экспериментам и изменениям городского пространства. Если Стокгольм стал городом, где были реализованы самые мощные изменения кварталов, направленные на создание высокоурбанизированного пространства с приоритетом для автомобильного транспорта, то другие города Швеции развивались несколько иначе. Причём в противоположных направлениях. Мальмё развился за счёт постройки качественного жилья с комфортным пространством квартала, а Лулео стал развитым городом, вследствие, постройки промышленного предприятия. Всё это говорит о том, что Швеция та страна, где города развиваются независимо друг от друга, по собственным направлениям пути, а также где не наблюдается сильного разделения между развитием столицы и других городов государства. Но общим остаётся то, что на протяжении всего XX в. все шведские города были подвержены масштабной урбанизации, сталкиваясь с различными проблемами, которые были решены в той или иной степени, или же сохранились до современности.

Результатом решения проблемы слишком высокого количества автомобилей в городской среде стало увеличение ширины дорог и полная перестройка некоторых столичных кварталов. Во второй половине XX в. администрация Стокгольма сделала приоритетным в транспортной схеме автомобили. Это не могло не отразиться на состоянии велосипедного транспорта, а также уровне комфорта жителей города. Там, где могли бы быть широкие пешеходные улицы, люди вынуждены быть потеснёнными автомобилями. Это создаёт также проблемы с экологической ситуацией и препятствия для организации больших пешеходных улиц внутри города. В целом, можно сказать, что при выборе между автомобилями, велосипедами и пешеходами, шведская урбанистика сделала привилегированными автомобилистов. Несмотря на приоритет для автомобильного транспорта,

Стокгольм всё-таки сохраняет большие зелёные зоны своего городского пространства. Подтверждением этому служит то, что в 2010 г. шведская столица была признана «зелёной» столицей Европы¹⁴².

Стокгольмское метро стало примером того как можно использовать природный ландшафт в целях преобразования городского пространства без масштабного уничтожения природных объектов. Безусловно, при строительстве метрополитена была разрушена часть скального массива, для того чтобы проложить туннели и организовать пассажирские станции, но те фрагменты скал, которые остались было решено не уничтожать, а превратить в художественный материал, своеобразный холст, на котором были реализованы разнообразные художественные проекты. Такой подход говорит о том, что в шведской урбанистике присутствует намерение подстраивать городскую среду под природный ландшафт, эффективно используя его в творческих целях.

Тем не менее, современные шведские города, в первую очередь, шведская столица Стокгольм не лишены проблем. Нельзя назвать комфортной жизнь людей, которые проживают в криминогенных районах, таких как Ринкебю в Стокгольме, где полиции приходится усиливать свой контингент для охраны общественного порядка. Результатом процессов, происходивших в этих районах во второй половине XX в., становится формирование нестабильных кварталов в XXI в. Подтверждением этого становятся беспорядки между молодёжью и полицией, произошедшие, например, в Ринкебю в феврале 2017-го г.¹⁴³ Происходят поджоги автомобилей, разграбление магазинов, а также избиение людей, которые пытаются противостоять беспорядкам.

На протяжении всего XX в. шведская урбанистика смогла достичь успехов в строительстве зданий, проектировании и возведении крупных

¹⁴² Стокгольм – «зелёная» столица Европы // Euronews. Режим доступа: <http://ru.euronews.com/2010/06/01/stockholm-europe-s-greenest-capital> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁴³ Заман К. Беззаконие в Ринкебю: Что происходит у шведов? // ИноСМИ. Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20170227/238780635.html> (дата обращения: 24.04.2017).

автомобильных магистралей, преобразовании малых городов в быстроразвивающиеся, но тем не менее, не смогла решить социальных проблем, присущих отдельным стокгольмским кварталам. И эти проблемы остаются со шведским городским пространством, как местом жизни и взаимодействия людей, до наших дней.

4. История развития европейского города в XX в. в Норвегии

4.1. Урбанистика и урбанистическая мысль

Норвегия – это страна, которая находится в самом северном пространстве, и именно поэтому в ней менее всего по сравнению с другими странами Северной Европы развита урбанистика. Удалённость городов друг от друга, тяжёлые климатические условия¹⁴⁴, а также преобладание малых городов над крупным урбанистическим пространством создаёт серьёзные препятствия на пути у исследователей, которые желают заниматься городскими преобразованиями в Норвегии. Также на то, что в Норвегии слабо развита специальная урбанистическая традиция, сказывается тот факт, что большинство населённых пунктов на её территории находятся в гармонии с окружающей средой¹⁴⁵, а также представляют собой традиционный вид норвежского строительства, который проверен временем и не требует внесения корректив. Низкая плотность населения также играет немаловажную роль в необходимости развития норвежских городов. Так, если, в Финляндии в силу её близости к России и Швеции, а также по морю к портам крупных развитых стран Европы возникает необходимость в самостоятельном развитии, то Норвегия даже чисто географически занимает пространство, которое не подстёгивает к связи с другими странами, кроме как по морю¹⁴⁶. Это, разумеется, не свидетельствует о том, что Норвегия находится на «обочине» Европы, но серьёзным образом сказывается на развитии норвежской урбанистической мысли и её связях с урбанистическими традициями других стран.

Но, несмотря на перечисленные выше факторы, в Норвегии всё-таки существует сложившаяся урбанистическая школа. Её представители стараются использовать особенности страны, как стимул для развития

¹⁴⁴ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 20.

¹⁴⁵ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 19–24.

¹⁴⁶ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 26–28.

городского пространства. Один из самых известных урбанистов Норвегии, это Тур Хотвайт¹⁴⁷, занимающийся транспортной схемой норвежских городов и реализующий ряд урбанистических проектов, направленных на изменение городской среды в пользу более экологически чистого транспорта. Он также является официальным чиновником администрации, занимая должность в Министерстве транспорта Норвегии. Тур Хотвайт является сторонником создания в городе дорог, которые бы одновременно были комфортными и удобными как для автомобилистов, так и для пешеходов, без приоритета одних над другими. Т.е. такой среды, которая будет равной для всех участников дорожного движения. Ещё одни урбанисты Норвегии, получившие известность внутри страны и за рубежом, это Хьетиль Торсен и Крейг Дайкерс, которые основали во второй половине XX в. собственное архитектурное бюро под названием «Снёхетта» («Snøhetta»)¹⁴⁸. Они продвигают такие урбанистические идеи, как связь создаваемого городского объекта с окружающей средой, его проникновение в природный ландшафт. Это крайне актуально в условиях норвежской природы, где существует множество скальных массивов, значительно изрезана береговая линия, а также находится обширная лесная зона. Вместе с датским художником-оформителем Олафуром Элиассоном¹⁴⁹, эти урбанисты вводят в практику строительства дерево, которое было отброшено на вторые планы в середине XX в., в связи с активным использованием железобетона, а позднее пластика и стекла. Таким образом, Торсен и Дайкерс стараются вернуть в употребление природные материалы, которые можно найти на территории Норвегии, без необходимости закупки из других стран. Отдельного внимания заслуживает предшественник идей бюро «Снёхетта», знаменитый норвежский архитектор Сверре Олаф Фен¹⁵⁰, который занимался в первой

¹⁴⁷ Представление членов экспертного комитета: Тур Хотвайт // Городские проекты. Режим доступа: https://city4people.ru/projects/posts/posts_131.html (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁴⁸ Снёхетта // Строительство. Режим доступа: <http://i-postroika.ru/?p=7414> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁴⁹ Олафур Элиассон // Архитектура России. Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/936/olafur-eliasson> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁵⁰ Сверре Фен // Архитектура России. Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/100/sverre-fen> (дата обращения: 24.04.2017).

половине XX в. изучением традиционных примитивных жилищ в Марокко. Во второй половине XX в. Сверре Олаф Фен возвращается в Норвегию, где решает произвести яркое нововведение в норвежской практике архитектуры. Заключалось оно в использовании при строительстве сразу двух материалов, которые были приоритетными в разные эпохи. Это традиционный материал, дерево и современный тому времени, бетон. Сверре Олаф Фен соединяет при строительстве эти два материала. Так появляются здания Норвежского музея ледников и Музей Хедмарк в Хамаре. Но помимо того, что Сверре Олаф Фен проводил эксперимент с материалами, он, также, совместно с другим градостроителем, Гиром Грунгом¹⁵¹ дал начало модернизму в архитектуре, превратившему норвежские города в современные своему веку.

Во второй половине XX в., ознаменованной активным (активным по сравнению с другими периодами истории норвежских городов) развитием специально направленной урбанистики, в Норвегии, занимаются исследовательской деятельностью и воплощением урбанистических идей на практике, такие урбанисты, как Йенни Осульдсен¹⁵². Осульдсен занимается вопросами функционализма в проектировании городского пространства. Она считает, что сфера градостроительства является скорее прикладной, технической сферой, нежели искусством и творчеством, хотя и включает в себя художественную составляющую. Также Йенни Осульдсен занимается проектированием городского ландшафта. Стоит отметить, что современная норвежская урбанистика не замыкается в рамках Норвегии, но активно участвует в урбанистических дискуссиях, происходящих в других странах, а также в реализации разнообразных городских проектов. Так, Осульдсен выступает с лекциями в Москве¹⁵³, а архитектурное бюро «Snøhetta» помимо Норвегии занимается строительством и организацией городского

¹⁵¹ Там же.

¹⁵² Железнова А. Норвежский архитектор Йенни Осульдсен: «Про наше бюро пишут диссертации» // Теории и практики. Режим доступа: <https://theoryandpractice.ru/posts/4385-norvezhskiy-arkhitektori-yenni-osuldsen-pro-nashe-byuro-pishut-dissertatsii> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁵³ Лекция архитектора Йенни Осульдсен: «Влияние и культурное значение архитектуры «Snøhetta» // Новая парковая культура. Режим доступа: <http://newparkculture.com/ru/news/lekcija-arhitektora-yenni-osuldsen-vliyanie-i-kulturnoe-znachenie-arhitektury-snohetta> (дата обращения: 24.04.2017).

пространства, в таких странах, как США, Египет, Австрия, Великобритания и Саудовская Аравия. Но этот же факт можно рассмотреть и с другой стороны. Получая множество заказов в городах Европы и даже других континентов, норвежские урбанисты и архитекторы не испытывают потребности в том, чтобы творить в пределах своей собственной страны, а это вызывает последующий недостаток в проектах и реализованных мерах преобразования городского пространства в Норвегии, где официально зарегистрировано, например, бюро Торсена и Дайкерса.

Город – это крайне не однородное явление, которое сложно изучить и понять опираясь только на архитектуру зданий и исторические процессы, которые происходили на территории той или иной столицы, того или иного города. Почему? Потому что город представляет собой, в первую очередь, место проживания людей, а уже вокруг этих людей, происходят какие-то исторические ситуации, для них строятся здания, возводятся метрополитены и т.д. Поэтому крайне интересен взгляд на городское пространство от представителей других наук, не связанных ни с архитектурой, ни с урбанистикой. Такими представителями других наук могут быть психологи. И в Норвегии живёт профессор психологии, которая представила своё видение городского пространства на примере детей. Это Эллен Беата Хансон-Сандсеттер, профессор Университетского колледжа королевы Мод для дошкольных преподавателей. Она занималась изучением детских игровых площадок Норвегии, после чего пришла к выводу, что они должны быть более опасными ¹⁵⁴. Это уже становится интересным, потому как в традиционной урбанистике, а также в проектах, реализуемых городскими администрациями, обычно принято делать все объекты для детских игр максимально безопасными, используя соответствующие материалы и исключая всевозможные риски. Но Эллен Беата Хансон-Сандсеттер обосновывает свои взгляды тем, что опасные игры необходимы эволюционно и заложены самой природой детской психологии. Потребность преодолевать

¹⁵⁴ Важная шишка // Esquire. Режим доступа: <https://esquire.ru/playgrounds> (дата обращения: 24.04.2017).

страхи, тревогу и развивать самоконтроль толкают детей на участие в рискованных играх, лазание по деревьям и потасовкам. С точки зрения городского пространства, Хансон-Сандсеттер говорит о том, что одинаковые площадки, строящиеся по типовому плану в каждом дворе выглядят безлично и не способны подчеркнуть уникальность конкретного места.

В целом, урбанистическая мысль в Норвегии сильно зависит от архитектуры. Так, знаменитые проектировщики городского пространства, являются, также, архитекторами, работающими по всему миру. Это можно объяснить тем фактом, что Норвегия это такая страна, в которой пока что не возникло необходимости в серьёзных урбанистических преобразованиях, т.е. не возникало определённых проблем городского пространства, которые требовали бы безотлагательного решения. Поэтому возможности градостроительства и организации урбанистической среды остаются достаточно большими, но не реализованными, в силу того, что основное внимание отводится зданиям, а не людям, живущим в городах. Многие проекты, которые направлены, в первую очередь, на транспортную систему и переносят приоритет на пешеходов, а также велосипедный транспорт, реализуются не столько урбанистами, сколько администрацией и её чиновниками. Также нет никакой информации о том, чтобы в Норвегии существовали низовые инициативы, со стороны местного населения, которое должно быть заинтересовано в создании комфортной среды для собственного проживания. Данные факты говорят о том, что урбанистика является скорее потенциальной сферой, в которой основные изменения могут произойти в новом XXI в., для того, чтобы превратить норвежские города в современные и поднять их до уровня остального европейского городского пространства.

4.2. Доурбанистические преобразования городского пространства

На территории Норвегии насчитывается около 19 городов¹⁵⁵. Это сравнительно мало. Города Норвегии образовались из т.н. городских коммун, которые активно развивались на протяжении всего XIX в. Развитие городов, неоднородно, так Осло, столица Норвегии, развивался более бурными темпами, чем остальные города. К началу XX в. носил название Кристиiania (вместо старого названия Христиiania), благодаря орфографической реформе, проведённой шведско-норвежский королём Оскаром II в 1877 г. Название Осло, привычное для современных горожан, было присвоено городу только в 1927 г. В начале 1900-х гг. в норвежской столице проживало около 250 тысяч человек¹⁵⁶. Специфическими столичными атрибутами являлось наличие развитой трамвайной сети, электрического освещения улиц, а также наличие широкой телефонной сети. Трамвай появляется в столице Норвегии уже в 1875 г., т.е. в XIX в.¹⁵⁷ Но, конечно, это был не электрифицированный трамвай, а трамвай на конной тяге. Несмотря на то, что уже существовали рельсовые пути, в то время не было остановок, т.е. пассажиры могли сесть в трамвайный вагон где угодно, а также не было разветвлённой сети трамвайных маршрутов. Всё это, наряду с электрификацией появляется в 1900 г. В дальнейшем, трамвайные маршруты, установленные планом, стали нумеровать, а к 1924 г. привели к единой системе весь трамвайный транспорт столицы, создав трамвайное управление, под названием «AS Kristiania Sporveier». На протяжении долгого времени, в Осло, трамвай оставался самым востребованным транспортом, покрывавшим все транспортные потребности города. Но всё меняется во второй половине XX в., когда было решение начать прокладку метрополитена. Некоторые участки, по которым ранее проходили трамвайные маршруты превратились в участки линии метро, а несколько трамвайных маршрутов было заменено на автобусные

¹⁵⁵ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 391–392.

¹⁵⁶ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 285–310.

¹⁵⁷ Там же.

маршруты. Всё это могло привести к закрытию трамвайной линии вообще. Но этого не случилось, и трамвай, пусть и потеснённый автобусами и метрополитеном, продолжает существовать в транспортной схеме норвежской столицы по сей день.

От трамваев нужно сразу же перейти к созданию метрополитена, несмотря на то, что трамвай был открыт в первой половине XX в., а система метро во второй половине XX в., в 1966 г., тем не менее между ними существует преемственность. Выше уже было отмечено то, что при строительстве линий метро были использованы некоторые трамвайные линии, переоборудованные под этот новый транспорт. Но помимо таких преобразований, уже в 1928 г. было заложено начало тому, что сейчас стало обыденным городским транспортом, а именно, перемещению в подземном пространстве. В 1928 г. линия трамваев, соединявшая Осло с пригородами, была проложена под землёй, где также были открыты подземные станции. Такую систему, в чём то можно сравнить с существующим в наше время в России, в городе Волгограде, т.н. метротрамом, который соединяет центр города с окраинами¹⁵⁸. Возвращаясь же к Норвегии, можно сказать что первые подземные станции трамваев дали начало как таковому освоению подземного пространства, сделав шаг к расширению города вниз, а не вширь. Метрополитен, открытый в 1966 г. стал подтверждением необходимости расширять городскую среду за счёт имеющего подземного пространства. Впрочем, Норвегия ограничилась в данном направлении только созданием сети метрополитена в столице государства¹⁵⁹.

Серьёзным потрясением для европейских городов стало две мировые войны, произошедшие в XX в. Они привели к массовым разрушениям и поставили в серьёзное положение экономику стран, которым приходилось заниматься послевоенным восстановлением своих городов и столиц.

¹⁵⁸ Скоростной подземный трамвай, метротрам (Волгоград) // Туризм и активный отдых на Юге России. Режим доступа: <http://vetert.ru/rossiya/volgograd/sights/200-skorostnoj-tramvaj-metrotram.php> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁵⁹ Метрополитен Осло (Норвегия) // Московское метро – проект Артемия Лебедева. Режим доступа: <http://www.metro.ru/library/metropoliteny/221> (дата обращения: 24.04.2017).

Норвегия сумела сохранить нейтралитет во время Первой мировой войны, защитив своих жителей от тягот военного положения, но во Вторую мировую войну всё было иначе. В апреле 1940 г. на территорию страны вторглись немецкие войска. Оккупация длилась вплоть до капитуляции Германии. Т.е. чуть более, чем пять лет. Всё это время в Норвегии было у власти прогерманское правительство. Долгое время его возглавлял Видкун Квислинг¹⁶⁰. Конечно, оккупация не могла способствовать развитию норвежских городов, попавших в своего рода стагнацию, когда военные и политические проблемы становятся намного более важными, чем проблемы городского планирования и создания комфортной городской среды. В условиях оккупации серьёзная работа над обликом города становится практически невозможной. Тем не менее, несмотря на вынужденное участие Норвегии в войне и оккупации, норвежские города не были подвержены бомбардировкам, а значит, смогли сохранить, во-первых, свой исторический облик, а во-вторых, своё довоенное благоустройство. Это позволило начать послевоенное развитие не с восстановления и больших экономических трат, а с раскрытия уже имеющегося городского потенциала.

В послевоенное время Осло стремительно расширялся. Первым и самым грандиозным расширением норвежской столицы стало присоединение к Осло пригорода, под названием Акер¹⁶¹ (ранее был отдельной коммуной). Вместе с присоединением новых площадей, происходит также прирост населения столицы. Оно выросло в 1,5 раза. В связи с присоединением к городу новых территорий начинается складывание современных секторов столичного городского пространства. Так, все крупные индустриальные объекты и промышленные предприятия переносят на земли новоприсоединённых коммун, превращая их в рабочие окраины, а административный центр остаётся в старом Осло, вместе с культурным и историческим центрами. Всё это привело к трём основным изменениям.

¹⁶⁰ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 352–370.

¹⁶¹ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 375–380.

Первое изменение заключается в том, что были созданы мощные индустриальные анклавы, ставшие авангардом промышленного развития столицы. Второе изменение проявилось в сохранении культурного наследия, ограниченного административным центром, находящимся сугубо в пределах старого исторического квартала. Это крайне важно, так как культурное пространство города является необходимым для того, чтобы человек мог прикоснуться к истории своего города, познать его традиции и ощутить свою связь и преемственность с предыдущими поколениями городских жителей¹⁶². И третье изменение, которое, на мой взгляд, является важным с точки зрения социальной организации урбанистического пространства, состоит в том, что были созданы отдельные рабочие кварталы. Это изменение сложно назвать позитивным, потому что оно усиливает социальную дифференциацию населения, приводя к разграничению не только во внешнем виде, или месте работы и сфере деятельности, но и в месте проживания. Это, к тому же способствует превращению рабочих кварталов в гетто, если появится криминогенный фактор. Впрочем, если вести речь о криминале, то таких районов не отмечено на протяжении XX в., а значит, как минимум с одной проблемой, вызванной образованием ограниченных рабочих кварталов, норвежская администрация успешно справилась.

В первой половине XX в. другие норвежские города развивались намного менее быстрыми темпами, нежели Осло¹⁶³. Так, Тёнсберг оставался центром китобойного промысла. Олессун был важным морским портом. А Лиллехаммер курортным городом на озере Мьёс. В 1916 г. город Берген практически полностью выгорел в результате серьёзных пожаров. Это было связано с тем, что большинство жилых строений было построено из дерева или в них присутствовали деревянные материалы. Город был отстроен в следующие годы без каких-либо преобразований, практически в том же виде, который был до пожара. Берген продолжал оставаться крупным портом

¹⁶² Шилехина М. С. Современные тенденции формирования культурного пространства города: проблемы и возможности? // Культурное наследие России. М., 2016. С. 103–109.

¹⁶³ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 383–402.

западного норвежского побережья. Были города, которым в первую половину XX в. повезло намного меньше, чем выше перечисленным. Так, например, город Тронхейм во время Второй мировой войны и оккупации Норвегии подвергся самым серьёзным изменениям, проведённым немцами на территории норвежских городских пространств ¹⁶⁴. Здесь, немецкая администрация планировала вообще уничтожить город, превратив его в военную базу для немецких подводных лодок и их обслуживания. Судьба местных жителей не ставилась в расчёт, так как они скорее всего должны были бы позаботиться о ней самостоятельно. К счастью, такой проект не был осуществлён и город Тронхейм существует по наши дни, а его население не было подвержено массовому выселению со своих домов. Тем не менее, что касается немецких городских преобразований в Норвегии, стоит отметить один проект, который должен был быть осуществлён на территории коммуны Мельхус. Город должен был называться Нордштерн, что переводится с немецкого как «полярная звезда». Он был бы предназначен только для немецкого населения, которое предпочло бы разместить на норвежском побережье, но в первую очередь для германского военного контингента, который уже находился в это время в Норвегии. Планировкой нового города занимался известный архитектор Германии нацистского периода, Альберт Шпеер. Максимум того, что удалось осуществить немцам в то время, заключался в проведении начальных взрывных работ природного ландшафта и использование в этом труда людей из лагеря для военнопленных в поселении Квайсанд (Øysand). Из-за начала неудач немецкой армии на фронтах Второй мировой войны, проект был закрыт ¹⁶⁵.

Во второй половине XX в., норвежские города не были подвержены специальным урбанистическим преобразованиям. Такие меры проводились только в Осло. Поэтому их развитие определялось скорее внешними

¹⁶⁴ Зимке Э. Немецкая оккупация Северной Европы. Боевые операции Третьего рейха. 1940-1945. М., 2005. С. 21.

¹⁶⁵ Тронхейм – Норвегия // Планета Земля. Режим доступа: <http://geosfera.org/evropa/norvegiya/2475-tronheym.html> (дата обращения: 24.04.2017).

факторами, чем влиянием урбанистики и урбанистической мысли на проектировании городов. Ярким примером является судьба таких городов, как Ставангер и Олесунн¹⁶⁶. Город Ставангер существовал за счёт торговли рыбой вплоть до 1965 г., но когда многие рыбные фабрики были закрыты, он стал испытывать серьёзные экономические трудности и возможно начался бы некоторый регресс в его истории, но нашлось «спасение» для этого города. В 1969 г., исследователями были найдены залежи нефти в Северном море, на котором стоит Ставангер. В городе начинается организация нефтяного промысла и к концу XX в., Ставангер становится главным нефтедобывающим городом всей Норвегии. Здесь организуются нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие предприятия, обеспечивающие жителей рабочими местами и давшие начало новому витку в развитии города, в первую очередь связанному с его экономическим положением. Олесунн был ещё одним городом, который получил толчок в развитии во второй половине XX в. Но его рост был связан не с природными ископаемыми, а с развитием автомагистралей. В 1987 г. был построен специальный туннель под водой, который соединил город Олесунн, с другим городом, Скодье. Это способствовало росту жилищного строительства, а также налаживанию связей между двумя городами.

¹⁶⁶ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 383–402.

4.3. Специальные урбанистические преобразования городского пространства

Конкретные урбанистические преобразования на протяжении XX в. были проведены только в норвежской столице, городе Осло. Начался этот процесс в 1980-е гг., с необходимости строительства вместительных кварталов для комфортной жизни большого количества людей. В Осло таким кварталом становится Бьорвик (Bjørsvika), который превращается в крупный жилой массив. Здесь же формируется и деловой центр (рисунок 13), носящий название Баркод (Barcode)¹⁶⁷. Если в первой половине XX в. Осло переносит на свои окраины промышленные предприятия, то уже во второй половине XX в., когда вопросы индустриализации перестали быть настолько актуальными, а на первый план вышли проблемы экономического развития, администрация норвежской столицы формирует кварталы для бизнеса. Баркод – это и есть один из примеров такого квартала. Из остальной части Осло, сюда переехали офисы таких компаний, как «Делойт», DNB ASA и «PricewaterhouseCoopers», занимающиеся консалтингом и аудитом. Формирование делового квартала, конечно, не может происходить на пустом месте, по крайней мере такого не произошло в Осло. В районе Бьорвик раньше располагались другие здания и, если, жилые дома можно использовать и в деловом квартале, так людям будет проще добираться до работы, то другие учреждения, столичная администрация переносила в разные уголки Осло. Из Баркода были перенесены такие заведения, как библиотека, музей Мунка, музей драккаров и даже порт. А трассу, пролежавшую через квартал сместили на несколько километров и превратили в туннель. Такие меры говорят о преемственности традиций в урбанистике Осло, связанных с формированием специализированных районов, будь то административный район, индустриальный район, рабочий квартал или

¹⁶⁷ Варламов И. Район Штрихкод, Осло. Хотели бы тут жить и работать? // Livejournal. Режим доступа: <http://varlamov.ru/2297599.html> (дата обращения: 24.04.2017).

деловой центр. Некоторые районы Осло стали также спортивными или туристическими центрами. Так район Ховедёйа (Hovedøya)¹⁶⁸ привлекает туристов из разных стран возможностью прокатиться на лодках и осмотреть достопримечательности, например, разрушенный Цистерцианский монастырь или бараки бывшего немецкого лагеря для военнопленных и интернированных. Другие районы становятся спортивным центром¹⁶⁹. Это район Делененга (Dælenenga), в котором регулярно проводятся соревнования по лёгкой атлетике, футболу и хоккею с мячом. А также район под названием Хольменколлен (Holmenkollen), чьё географическое положение сделало его центром зимних видов спорта. Хольменколлен находится на самом высоком холме Осло и поэтому здесь проводятся соревнования по сноубордингу, горным лыжам, а также биатлону и прыжкам с трамплина. Здесь же действует и прокат инвентаря для туристов.

Как и другие столицы Скандинавии, Осло имеет свой проблемный район. Этот район находится в квартале Грёнланн (Grønland)¹⁷⁰. Здесь, также как в Дании и Швеции существует проблема формирования чисто мусульманского квартала. В отличие, от других скандинавских столиц, здесь мигрантский район разместился не на окраине, вдали от исторического квартала, посещаемого туристами, а неподалёку от центра. Так, железнодорожный вокзал норвежской столицы находится всего в 700 метрах от Грёнланна. Начало приезда в район иммигрантов из стран Ближнего Востока, а также Сомали и Пакистана начинается в 1990-е гг. Это связано с эскалацией военного конфликта внутри стран, из которых бежали эти люди. Постепенно в районе Грёнланн появляются мечети, халяльные магазины и кафе, а также увеличивается уровень криминала. Сложно назвать конкретную причину, по которой миграция в тот или иной район повышает его криминализацию. По этому вопросу не содержится конкретных сведений,

¹⁶⁸ Даниельсен Р. История Норвегии. От викингов до наших дней. М., 2003. С. 403–425.

¹⁶⁹ Там же.

¹⁷⁰ Исламский совет Норвегии выступает против создания в стране фьордов мусульманской «полиции нравов» // Комсомольская правда. Режим доступа: <http://www.kp.ru/online/news/598959> (дата обращения: 24.04.2017).

хотя, возможно, есть связь между отсутствием трудоустройства, плохим образованием беженцев и их готовностью участвовать в преступлениях. Впрочем, этому вопросу не уделено никакого внимания со стороны норвежских урбанистов, которые могли бы подойти к проблеме со стороны организации гармоничной социальной среды для всех жителей района, независимо от происхождения.

В конце XX в. происходит ряд инициатив со стороны городских администраций, поддержанных министерством транспорта Норвегии в лице Тура Хотвайта, тем не менее такие инициативы носят долгосрочный характер и откладываются на будущее. Так, ближайший проект по предоставлению приоритетов велосипедистам и пешеходам отложен до 2019 г.¹⁷¹

Единственным чисто урбанистическим преобразованием вне пределов Осло является организация подъёмника для велосипедов (рисунок 14) организованного в городе Тронхейме в 1993 г.¹⁷² Организован подъёмник по принципу лыжного подъёмника. Велосипедист, которому нужно преодолеть крутую гору цепляется ногой за передвигающийся трос, сидя на велосипеде и таким образом поднимается вверх. Это интересно с точки зрения развития комфортной среды для велосипедистов, нововведение стало единственным специальным урбанистическим преобразованием в норвежских провинциальных городах на протяжении всего XX в., но тем не менее, оно носит весьма уникальный характер.

¹⁷¹ Центр Осло станет «свободным от машин» к 2019 // 34travel. Режим доступа: <https://34travel.me/post/centr-oslo-stanet-svobodnym-ot-mashin-k-2019-godu> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁷² Подъёмник для ленивых велосипедистов в Норвегии // Велоклопс. Режим доступа: <http://velo.klops.ru/article/show/71> (дата обращения: 24.04.2017).

4.4. Результаты городских преобразований

XX в. для норвежских городов стал скорее веком индустриального и экономического развития, чем временем внедрения мер, которые бы превратили города в комфортное место проживания отдельных людей. Это подтверждается недостатком урбанистических проектов, не просто не реализованных на практике, но даже, не существующих в идейном поле норвежской урбанистики. Всё это приводит к тому, что норвежские города к концу XX в. были хотя и экономически развитыми (Осло, Ставангер), но при этом слабо урбанизированными. Когда речь заходит о современной урбанистике, то имеется в виду, конечно, создание привлекательного для жизни городского пространства, которое будет организовано таким образом, что привилегированным в нём будет простой житель, а не автомобиль, предприятие или бизнес-центр. Норвегия не сделала такого шага в XX в.

Между норвежскими городами и норвежской столицей Осло существует серьёзный разрыв в развитии. Так, в провинциальных городах Норвегии, в принципе, не проводилось никаких специальных урбанистических преобразований, здесь не было уделено внимание развитию городского пространства как среды людей, также не существовало представителей урбанистической мысли, которые бы стремились внести изменения в среду города. Таких представителей не было ни среди администрации, ни среди специалистов по урбанистике, ни среди населения, которое могло бы продвигать собственные инициативы. Впрочем, стоит отметить, что у норвежских малых (малыми можно назвать все кроме Осло, т.к. городов всего 19) городов есть несомненный плюс в жилищном строительстве. Это использование традиционного жилья. Если представители урбанистики других стран находятся в поиске решений по созданию жилья, гармоничного с природой, в Норвегии такое жильё существует с давних пор. Это традиционные здания, углублённые в земляной покров, и имеющие травяные крыши. Такой подход к жилищному строительству на протяжении

веков позволял норвежцам переживать холодные зимы. Это строительство, которое не носит планового характера, говорит о возможностях решать проблемы погодных условий, а также взаимодействия с ландшафтом, без вмешательства специалистов по урбанистике.

Результатом усилий за расширение возможностей передвижения в городском пространстве велосипедистов и пешеходов стал проект, направленный на ограничение автомобильного транспорта. Так, в столице Норвегии, городе Осло планируется запретить въезд всех автомобилей в центр города, с тем, чтобы затем такой же запрет распространился на все норвежские города. По бывшим автомобильным дорогам будут передвигаться велосипедисты¹⁷³.

Недостаток мер по обеспечению безопасности в мигрантских районах, а также интеграции людей из других стран в жизнь Осло в 1990-е гг. привёл к усугублению проблемы в 2000-е гг. Так, в квартале Грёнланн происходят попытки формирования своего правового поля, где на первый план выходят не законы норвежского государства, а правила, установленные шариатом. Некоторые жители района, являющиеся выходцами из мусульманских стран начали следить за нравственным обликом и поведением других жителей Грёнланна¹⁷⁴. Тем не менее, стоит отметить что такие действия носят скорее локальный, чем масштабный характер и вряд ли смогут привести к серьёзным конфликтам внутри норвежского общества. Во-первых, район Грёнланн является небольшим кварталом в столице Осло, и, в принципе, единственным кварталом, массово заселённым мигрантами, а во-вторых официальные представители исламской конфессии в Норвегии в лице Исламского совета Норвегии, отрицательно относятся к возникновении такой «полиции нравов».

¹⁷³ Центр Осло станет «свободным от машин» к 2019 // 34travel. Режим доступа: <https://34travel.me/post/centr-oslo-stanet-svobodnym-ot-mashin-k-2019-godu> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁷⁴ Исламский совет Норвегии выступает против создания в стране фьордов мусульманской «полиции нравов» // Комсомольская правда. Режим доступа: <http://www.kp.ru/online/news/598959> (дата обращения: 24.04.2017).

В целом, на протяжении XX в. норвежские города развивались крайне неодинаково. Осло сумел стать экономически развитым городом Европы, другие же города Норвегии стали либо центрами нефтяного промысла, либо остались портами, либо же не имели никаких серьёзных преобразований в своём развитии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На протяжении XX в. во всех странах Северной Европы сформировались собственные урбанистические школы, реализующие проекты как внутри своих государств, так и за рубежом. Несмотря на территориальную близость и обмен опытом¹⁷⁵, в каждой стране были выработаны уникальные подходы к городскому пространству. Разница в подходах хорошо видна на примере Дании и Швеции, если Копенгаген под влиянием идей Яна Гейла¹⁷⁶ совершил серьёзный поворот к велосипедному транспорту, то Стокгольм предпочёл заниматься расширением сети автомобильных дорог. Также разница видна в градостроительных проектах. Дания стремится сохранять историческую зону и строить новые кварталы на окраинах, в то время как в шведской урбанистике предпочли полный снос старой застройки с последующей новой застройкой зданиями современного типа. Если вспомнить две противоположные точки зрения на архитектуру и урбанистику в Европе. Ле Корбюзье¹⁷⁷ и Фриденсрайха Хундертвассера¹⁷⁸, то можно сказать, что Швеция пошла по пути Ле Корбюзье, а Дания по пути Хундертвассера.

Урбанистика сильно развита, в первую очередь в Дании и Финляндии, причём, имеется в виду урбанистика, направленная на создание удобного пространства для жизни горожан. Отдельно стоит шведская урбанистика, в ней реализуются программы разного рода, но всё же, во многом, до сих пор отдаётся приоритет не пешеходам или велосипедистам, а автомобильному транспорту, поэтому в Швеции сделан выбор в пользу крупных автомагистралей и высоких зданий вдоль них. Если говорить о Норвегии, то эта страна сильно отстаёт от остальных, реализуя в основном архитектурные

¹⁷⁵ Фарберова К. Эрестад, город-конструктор // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/parts/144145-erestad-daniya> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁷⁶ Гейл Я. Жизнь среди зданий. М., 2012.

¹⁷⁷ Корбюзье Л. Архитектура XX века. М., 1977.

¹⁷⁸ Коновалова Н. Хундертвассер. М., 2015.

проекты, а также участвуя в реализации градостроительных планов вне пределов своей страны.

Для того чтобы яснее понять как развивались города Северной Европы в XX в. нужно произвести сравнительную характеристику изменений городского пространства и урбанистической традиции четырёх стран, которым посвящена моя работа. Т.е. Дании, Финляндии, Швеции и Норвегии. Начало XX в. для всех североевропейских столиц было ознаменовано началом изменения транспортной схемы. Практически одновременно во всех столицах вводится электрифицированная трамвайная линия. Затем, все страны сталкиваются с двумя мировыми войнами, которые резко замедляют развитие городов, даже если страна придерживается нейтралитета (как Швеция и Дания) ¹⁷⁹. Послевоенное развитие ознаменовано резким расширением городов и массовым строительством жилья для среднего класса и населения с низким уровнем дохода. Вторая половина XX в., как и первая половина, начинается с изменений в транспортной схеме. Появляются сети метрополитена. Но их открытие происходило в разное время. Самое первое метро появилось в Стокгольме в 1950-м г., затем в 1966 г. открылось метро в Осло и в 1982 г. в Хельсинки. Интересно, что копенгагенский метрополитен так и не был открыт в XX в., а начал функционировать лишь с 2002 г. ¹⁸⁰ Конец XX в. для всех стран стал началом развития специализированной урбанистики, когда внедрялись проекты, направленные на изменение городского пространства, практически независимые от экономических процессов, но направленные на комфорт и создание хорошего психологического климата внутри города. В меньшей степени это проявилось в Норвегии. Также 1990-е гг. отмечены появлением мигрантских

¹⁷⁹ Зимке Э. Немецкая оккупация Северной Европы. Боевые операции Третьего рейха. 1940-1945. М., 2005. С. 21.

¹⁸⁰ Метро Копенгагена: схема, линии и станции // Путешествия по странам Скандинавии. Режим доступа: <http://www.skane.ru/denmark/kopengagen/metro-shema-linii-i-stantsii.html> (дата обращения: 24.04.2017).

кварталов в Копенгагене, Стокгольме и Осло. Единственной страной, которая миновала такой сценарий, стала Финляндия¹⁸¹.

Исторический процесс в урбанистическом развитии Северной Европы во многом носил общие черты, города сталкивались с одними и теми же проблемами, придумывая свои способы их решения. В качестве таких проблем, с которыми сталкиваются все города североевропейских стран, можно отметить, во-первых, транспортную проблему, связанную с развитием транспортной схемы, удобной для разных категорий населения (от автомобилистов до пешеходов), во-вторых, проблему застройки городов новыми жилыми районами. Это две основные проблемы, с которыми сталкивались в XX в. все города Северной Европы, в большей мере, разумеется, столицы. Но существуют также и второстепенные моменты, присущие урбанистическому развитию всей Северной Европы. Это вопрос взаимодействия городского пространства с природным ландшафтом, проблема районов с высоким уровнем криминала и процентом мигрантов в населении, а также вопрос организации комфортной среды для проживания и деятельности большого количества людей. Разные страны развивались неоднородно, их урбанистические школы выработали разные подходы к различным проблемам.

Результатом решения проблемы взаимодействия городского пространства с природным ландшафтом стала реализация проектов в Финляндии и Швеции. В Финляндии таким проектом стало возведение церкви в скале¹⁸², а в Швеции возведение метрополитена¹⁸³. В обеих странах был сохранён природный ландшафт в той мере, в которой это было возможно. И также, что в Швеции, что в Финляндии, скалы стали не только природным, но и культурным объектом. В Хельсинки скала, в которой

¹⁸¹ Куракин М. Районы, кварталы, террора массивы // Lenta.ru. Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2016/03/24/capitalseuropa> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁸² Церковь в скале в Хельсинки // Электронная Финляндия. Режим доступа: <http://e-finland.ru/rest/all-year/tscerkov-v-skale-v-helsinki.html> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁸³ Метро в Швеции – самая длинная художественная галерея в мире // Зелёный мир. Режим доступа: <http://zelenymir.ru/metro-v-shvetsii-samaya-dlinnaya-hudozhestvennaya-galereya-v-mire.html> (дата обращения: 25.04.2017).

расположилась церковь стала также концертным залом, а в Стокгольме скалы станцией метрополитена превратились в художественную галерею.

Несмотря на различные подходы и неодинаковый уровень развития урбанистики в разных странах, можно сказать, что североевропейские города на протяжении XX в. сумели стать развитыми передовыми городами с большой степенью урбанизированности и высоким уровнем жизни. Североевропейские страны несмотря на холодный климат сумели достичь успехов в урбанистических преобразованиях. Этим опытом могут пользоваться другие города, находящиеся в таких же климатических условиях, в т.ч. российские города. Для этого уже проводятся конференции урбанистов в Москве ¹⁸⁴ и Калининграде ¹⁸⁵, а также приглашаются специалисты из Скандинавии для чтения лекций ¹⁸⁶. Данный факт говорит о том, что практика построения городской среды в Северной Европе не остаётся замкнутой в пределах строго очерченного географического пространства, но распространяет свой опыт на другие государства, заинтересованные в том, чтобы их города стали комфортными для всех категорий горожан.

¹⁸⁴ Шмагун О. Исследование Яна Гейла: 14 фактов о пешеходной Москве // The Village. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/128815-geyl> (дата обращения: 23.04.2017).

¹⁸⁵ Участники «Дня реки» хотят оживить прибрежные территории Преголи // Янтарный остров. Режим доступа: <https://yaostrov.ru/social/item/40718-участники-дня-реки-хотят-оживить-прибрежные-территории-преголи> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁸⁶ Лекция архитектора Йенни Осульдсен: «Влияние и культурное значение архитектуры «Snøhetta» // Новая парковая культура. Режим доступа: <http://newparkculture.com/ru/news/lekciya-arhitektora-yenni-osuldsen-vliyanie-i-kulturnoe-znachenie-arhitektury-snohetta> (дата обращения: 24.04.2017).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Источники

1. 24 шедевра архитектуры Швеции [Электронный ресурс] // European Urban Institute: сайт. – Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).
2. Алвар Аалто и архитектура Рованиеми [Электронный ресурс] // VisitRovaniemi: сайт. – Режим доступа: <http://www.visitrovaniemi.fi/ru/ljubov/arhitektura> (дата обращения: 24.04.2017).
3. Божков Р. Свободная «Христиания» [Электронный ресурс] // Дистопия: сайт. – Режим доступа: <http://dystopia.me/svobodnaya-hristianiya> (дата обращения: 24.04.2017).
4. Бутчер Я. Магнус Монссон: «В Швеции люди больше не покупают некрасивую архитектуру» [Электронный ресурс] // ARCHiPEOPLE: сайт. – Режим доступа: http://www.archipeople.ru/index/index_1443.html (дата обращения: 11.05.2017).
5. Важная шишка [Электронный ресурс] // Esquire: сайт. – Режим доступа: <https://esquire.ru/playgrounds> (дата обращения: 24.04.2017).
6. Варламов И. Район Штрихкод, Осло. Хотели бы тут жить и работать? [Электронный ресурс] // Livejournal: сайт. – Режим доступа: <http://varlamov.ru/2297599.html> (дата обращения: 24.04.2017).
7. Галиуллин А. Теория разбитых окон [Электронный ресурс] // Психологос: сайт. – Режим доступа: http://www.psychologos.ru/articles/view/teoriya_razbityh_okon (дата обращения: 23.04.2017).
8. Гуннар Асплунд [Электронный ресурс] // Великие архитекторы и архитектурные сооружения: сайт. – Режим доступа: <http://www.arstudia.ru/asplund> (дата обращения: 28.04.2017).

9. Ермолаева Н. Европа: похищение рождественской ёлки [Электронный ресурс] // Российская газета: сайт. – Режим доступа: <https://rg.ru/2012/12/25/yolka-poln.html> (дата обращения: 24.04.2017).

10. Железнова А. Норвежский архитектор Йенни Осульдсен: «Про наше бюро пишут диссертации» [Электронный ресурс] // Теории и практики: сайт. – Режим доступа: <https://theoryandpractice.ru/posts/4385-norvezhskiy-arkhitektor-yenni-osuldsen-pro-nashe-byuro-pishut-dissertatsii> (дата обращения: 24.04.2017).

11. Заман К. Беззаконие в Ринкебю: Что происходит у шведов? [Электронный ресурс] // ИноСМИ: сайт. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20170227/238780635.html> (дата обращения: 24.04.2017).

12. Зелёная архитектура против «розовых танков» [Электронный ресурс] // FastHOUSE: сайт. – Режим доступа: <http://fasthouse.club/people/zelenaya-arkhitektura-protiv-rozovykh-tankov> (дата обращения: 24.04.2017).

13. «Избавление от трамвая было большой ошибкой» [Электронный ресурс] // БалтИнфо: сайт. – Режим доступа: <http://www.baltinfo.ru/2013/05/20/Mikka-Laaksonen-Otkazavshis-ot-tramvaya-Turku-poteryal-desyatki-millionov-evro-355531> (дата обращения: 24.04.2017).

14. «Искусство для города» - проект «Место встречи» [Электронный ресурс] // Датский институт культуры: сайт. – Режим доступа: <https://www.danishculture.ru/искусство-для-города-проект-место> (дата обращения: 23.04.2017).

15. Исламский совет Норвегии выступает против создания в стране фьордов мусульманской «полиции нравов» [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: сайт. – Режим доступа: <http://www.kp.ru/online/news/598959> (дата обращения: 24.04.2017).

16. Как в Стокгольме победили автомобильные пробки [Электронный ресурс] // Город (812): сайт. – Режим доступа: <http://www.online812.ru/2010/11/01/013> (дата обращения: 24.04.2017).

17. Кац М. Копенгаген – изменения в северном городе с 1960 по 2011 [Электронный ресурс] // Livejournal: сайт. – Режим доступа: <http://maxkatz.livejournal.com/53298.html> (дата обращения: 23.04.2017).
18. Коломойский А. Здесь был Выборгский трамвай [Электронный ресурс] // Выборгские ведомости: сайт. – Режим доступа: <http://vyborg-press.ru/articles/2908> (дата обращения: 24.04.2017).
19. Копенгаген – Серен Боллеруп – История одного города [Электронный ресурс] // Эхо Москвы: сайт. – Режим доступа: <http://echo.msk.ru/programs/historyofcity/44682/?=top> (дата обращения: 23.04.2017).
20. Копенгаген признан лучшим для жизни городом [Электронный ресурс] // RuNews24: сайт. – Режим доступа: <http://runews24.ru/tourism/03072013-copenhagen-best-city> (дата обращения: 24.04.2017).
21. Копылова Д. Прямая речь: Финский урбанист – о том, чем заполнить старые промзоны [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/119630-pryamaya-rech-kari-halinen-o-kulturnyh-klasterah-sankt-peterburga> (дата обращения: 24.04.2017).
22. Кролл К. Автор Cycle Chic – о девушках, детях и политиках на велосипедах [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/144262-intervyu-mikael-kolvill-andersen-o-razvitii-veloinfrastruktury> (дата обращения: 23.04.2017).
23. Кролл К. Консультант мэрии финского Оулу – о зимнем велодвижении [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/138217-intervyu-pekka-tahkola-o-zimnem-velodvizhenii> (дата обращения: 24.04.2017).
24. Куракин М. Районы, кварталы, террора массивы [Электронный ресурс] // Lenta.ru: сайт. – Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2016/03/24/capitalseuropa> (дата обращения: 24.04.2017).

25. Кьерсгор П. Шариат и шантаж в Нёрребро? [Электронный ресурс] // ИноСМИ: сайт. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/social/20160512/236501281.html> (дата обращения: 24.04.2017).

26. Лавриненко-Омецинская Е. Урбанистические уроки финского зодчества [Электронный ресурс] // Антиквар: сайт. – Режим доступа: <http://antikvar.ua/finskoe-zodchestvo> (дата обращения: 24.04.2017).

27. Лекция архитектора Йенни Осульдсен: «Влияние и культурное значение архитектуры «Snøhetta» [Электронный ресурс] // Новая парковая культура: сайт. – Режим доступа: <http://newparkculture.com/ru/news/lekciya-arhitektora-yenni-osuldsen-vliyanie-i-kulturnoe-znachenie-arhitektury-snohetta> (дата обращения: 24.04.2017).

28. Лекция шведского урбаниста Томаса Лунда [Электронный ресурс] // Архитектура России: сайт. – Режим доступа: <http://archi.ru/events/8611/lekciya-shvedskogo-urbanista-tomasa-lunda> (дата обращения: 24.04.2017).

29. Метро в Швеции – самая длинная художественная галерея в мире [Электронный ресурс] // Зелёный мир: сайт. – Режим доступа: <http://zelenyimir.ru/metro-v-shvetsii-samaya-dlinnaya-hudozhestvennaya-galereya-v-mire.html> (дата обращения: 25.04.2017).

30. Метро Копенгагена: схема, линии и станции [Электронный ресурс] // Путешествия по странам Скандинавии: сайт. – Режим доступа: <http://www.skaney.ru/denmark/kopengagen/metro-shema-linii-i-stantsii.html> (дата обращения: 24.04.2017).

31. Метрополитен Осло (Норвегия) [Электронный ресурс] // Московское метро – проект Артемия Лебедева: сайт. – Режим доступа: <http://www.metro.ru/library/metropoliteny/221> (дата обращения: 24.04.2017).

32. Небоскрёбы – под контроль [Электронный ресурс] // Недвижимость в Финляндии: сайт. – Режим доступа: <https://finproperty.wordpress.com/2012/05/04/neboskrebi-pod-kontrol> (дата обращения: 24.04.2017).

33. Олафур Элиассон [Электронный ресурс] // Архитектура России: сайт. – Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/936/olafur-eliasson> (дата обращения: 24.04.2017).

34. Подъёмник для ленивых велосипедистов в Норвегии [Электронный ресурс] // Велоклопс: сайт. – Режим доступа: <http://velo.klops.ru/article/show/71> (дата обращения: 24.04.2017).

35. По ту сторону вала [Электронный ресурс] // Вал: сайт. – Режим доступа: http://www.val.today/on_the_other_side_of_the_val (дата обращения: 10.05.2017).

36. Представление членов экспертного комитета: Тур Хотвайт [Электронный ресурс] // Городские проекты: сайт. – Режим доступа: https://city4people.ru/projects/posts/posts_131.html (дата обращения: 24.04.2017).

37. Презентация книги Яна Гейла и Биргитт Сварре состоялась 25 января [Электронный ресурс] // Московская перспектива: сайт. – Режим доступа: <http://www.mperspektiva.ru/topics/14325> (дата обращения: 23.04.2017).

38. Рикардо Бофилл [Электронный ресурс] // Архитектура России: сайт. – Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/184/rikardo-bofill> (дата обращения: 25.04.2017).

39. Рудик И. Арэг Демирханов: «Я вас с удовольствием «убежду, убеждду» и опровергну стереотипы» [Электронный ресурс] // Респектабельная газета «КОНКУРЕНТ»: сайт. – Режим доступа: <http://konkurent-krsk.ru/index.php?id=1336> (дата обращения: 23.04.2017).

40. Садреев И. Интервью: Архитектор Ян Гейл о велосипедах и будущем мегаполисов [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/110699-interview-jan-gehl> (дата обращения: 23.04.2017).

41. Самые сильные морозы в Финляндии и Лапландия: лапландские морозы, лапландский герб с дикарём и другие особенности [Электронный

ресурс] // Портал о странах и народах мира: сайт. – Режим доступа: <http://www.portalostranah.ru/view.php?id=156> (дата обращения: 24.04.2017).

42. Сверре Фен [Электронный ресурс] // Архитектура России: сайт. – Режим доступа: <http://archi.ru/architects/world/100/sverre-fen> (дата обращения: 24.04.2017).

43. Свободный город Христиания [Электронный ресурс] // Be a Voyager: сайт. – Режим доступа: <https://www.beavoyager.com/single-post/2016/05/14/Свободный-город-Христиания> (дата обращения: 24.04.2017).

44. Скоростной подземный трамвай, метротрам (Волгоград) [Электронный ресурс] // Туризм и активный отдых на Юге России: сайт. – Режим доступа: <http://vetert.ru/rossiya/volgograd/sights/200-skorostnoj-tramvaj-metrotram.php> (дата обращения: 24.04.2017).

45. Снёхетта [Электронный ресурс] // Строительство: сайт. – Режим доступа: <http://i-postroika.ru/?p=7414> (дата обращения: 24.04.2017).

46. Стокгольм – «зелёная» столица Европы [Электронный ресурс] // Euronews: сайт. – Режим доступа: <http://ru.euronews.com/2010/06/01/stockholm-europe-s-greenest-capital> (дата обращения: 24.04.2017).

47. Тронхейм – Норвегия [Электронный ресурс] // Планета Земля: сайт. – Режим доступа: <http://geosfera.org/evropa/norvegiya/2475-tronheym.html> (дата обращения: 24.04.2017).

48. Улицы и холодный климат [Электронный ресурс] // Let's bike it!: сайт. – Режим доступа: <http://letsbikeit.ru/2010/08/ulicy-i-holodnyj-klimat> (дата обращения: 23.04.2017).

49. Участники «Дня реки» хотят оживить прибрежные территории Преголи [Электронный ресурс] // Янтарный остров: сайт. – Режим доступа: <https://yaostrov.ru/social/item/40718-участники-дня-реки-хотят-оживить-прибрежные-территории-преголи> (дата обращения: 24.04.2017).

50. Фарберова К. Эрестад, город-конструктор [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/parts/144145-erestad-daniya> (дата обращения: 24.04.2017).
51. Философия / Манифесты, выступления, эссе [Электронный ресурс] // Friedensreich Hundertwasser: сайт. – Режим доступа: <http://www.hundertwasser.ru/philosophy/index.htm> (дата обращения: 23.04.2017).
52. Финский урбанист Яакко Блумберг: « У города проще получить прощение, чем разрешение» [Электронный ресурс] // Nordic Design: сайт. – Режим доступа: <http://nordicdesign.ru/finskiy-urbanist-yaakko-blumberg-u-goroda-proshhe-poluchit-proshhenie-chem-razreshenie> (дата обращения: 23.04.2017).
53. Фото: Гётеборг, трамвай ASEA M5 №133 [Электронный ресурс] // Городской электротранспорт: сайт. – Режим доступа: <http://transphoto.ru/photo/983940> (дата обращения: 24.04.2017).
54. Хельсинкский трамвай – история [Электронный ресурс] // Онлайн путеводитель по достопримечательностям и интересным местам России и странам мира: сайт. – Режим доступа: <http://vtrip.ru/places/helsinskiy-tramvay> (дата обращения: 24.04.2017).
55. Хундертвассер Ф. Манифест заплесневелости против рационализма в архитектуре [Электронный ресурс] // Friedensreich Hundertwasser: сайт. – Режим доступа: http://www.hundertwasser.ru/philosophy/pages/1958--Mouldiness_Manifesto--RUS--Hundertwasser.html (дата обращения: 24.04.2017).
56. Центр Осло станет «свободным от машин» к 2019 [Электронный ресурс] // 34travel: сайт. – Режим доступа: <https://34travel.me/post/centr-oslo-stanet-svobodnym-ot-mashin-k-2019-godu> (дата обращения: 24.04.2017).
57. Церковь в скале в Хельсинки [Электронный ресурс] // Электронная Финляндия: сайт. – Режим доступа: <http://e-finland.ru/rest/all-year/tscerkov-v-skale-v-helsinki.html> (дата обращения: 24.04.2017).

58. Шведский социолог Горан Терборн подготовил новую книгу о мегаполисах [Электронный ресурс] // Центр политического анализа: сайт. – Режим доступа: <https://centerforpoliticsanalysis.ru/news/read/id/shvedskij-sotsiolog-goran-terborn-podgotovil-novuju-knigu-o-megapolisah> (дата обращения: 11.05.2017).
59. Шмагун О. Исследование Яна Гейла: 14 фактов о пешеходной Москве [Электронный ресурс] // The Village: сайт. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/public-space/128815-geyl> (дата обращения: 23.04.2017).
60. Эресуннский мост [Электронный ресурс] // Meduza: сайт. – Режим доступа: <https://meduza.io/atlas/scania/local/eresunnskiy-most> (дата обращения: 24.04.2017).
61. Ян Гейл нам поможет [Электронный ресурс] // Esquire Kazakhstan: сайт. – Режим доступа: http://esquire.kz/2561-yan_geyl_nam_pomojet (дата обращения: 23.04.2017).
62. Make Russia warm again [Электронный ресурс] // Livejournal: сайт. – Режим доступа: <http://varlamov.ru> (дата обращения: 24.04.2017).

Литература

1. Аалто, А. Архитектура и гуманизм / Алвар Аалто; пер. с фин. – М. М. Ясинская. – М.: Прогресс, 1978. – 221 с.
2. Андерсон, Т. Социальные вопросы и гендерные подходы в урбанистике / Тимоти Андерсон, Кристиан Димен, Митчелл Рирдон, Аслы Тепеджик Диш; пер. с англ. – Минск: NORDREGIO, 2014. – 75 с.
3. Антонова, Ю. В. Швеция. Исторический путеводитель / Ю. В. Антонова. – М.: Вече, 2009. – 400 с.
4. Гейл, Я. Города для людей / Ян Гейл; пер. с англ. – А. Токтонов. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 276 с.

5. Гейл, Я. Жизнь среди зданий / Ян Гейл; пер. с англ. – Е. Аксёнова. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 200 с.
6. Глазычев, В. Л. Город без границ / В. Л. Глазычев. – М.: Территория будущего, 2011. – 398 с.
7. Глазычев, В. Л. Город как социокультурное явление исторического процесса / В. Л. Глазычев, Г. А. Гольц, С. П. Карпов, Т. Б. Князевская, Э. В. Сайко, А. Л. Ястребицкая. – М.: Наука, 1995. – 351 с.
8. Глазычев, В. Л. Урбанистика / В. Л. Глазычев. – М.: Европа, 2008. – 218 с.
9. Громцев, А. Н. Зелёный пояс Фенноскандии / А. Н. Громцев, О. Л. Кузнецов. – Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2014. – 116 с.
10. Даниельсен, Р. История Норвегии. От викингов до наших дней / Рольф Даниельсон, Эдгар Ховлан, Туре Грёнли, Кнут Хелле, Столе Дюрвик; пер. с англ. М. Л. Коробочкина. – М.: Весь мир, 2003. – 528 с.
11. Демидова, Е. В. Опыт подземного строительства в городе Хельсинки / Е. В. Демидова // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2015. – № 1. – С. 9–14.
12. Зимке, Э. Немецкая оккупация Северной Европы. 1940–1945 / Эрл Зимке; пер. с англ. Е. А. Кац. – М.: Центрполиграф, 2005. – 415 с.
13. Иконников, А. В. Современная архитектура Швеции / А. В. Иконников. – М.: Стройиздат, 1978. – 151 с.
14. Козлова, Л. Возрождение общественных пространств как приоритетная стратегия европейских городов / Л. Козлова // Проект Байкал. – 2013. – № 35. – С. 66–73.
15. Коновалова, Н. Хундертвассер / Н. Коновалова. – М.: Директ-медиа, 2015. – 72 с.
16. Корбюзье, Л. Архитектура XX века / Ле Корбюзье; пер. с франц. – В. Н. Зайцев, В. В. Фрязинов. – М.: Прогресс, 1977. – 303 с.
17. Лебина, Н. Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы: деструкция большого стиля / Н. Б. Лебина. – СПб: Крига, 2015. – 484 с.

18. Лебина, Н. Б. Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю / Н. Б. Лебина. – М.: Новое литературное обозрение, 2015. – 488 с.
19. Мейнандер, Х. История Финляндии / Хенрик Мейнандер; пер. со швед. – З. В. Линден. – М.: Весь мир, 2008. – 237 с.
20. Мейнандер, Х. Финляндия, 1944 / Хенрик Мейнандер; пер. со швед. – З. В. Линден. – М.: Весь мир, 2014. – 395 с.
21. Палудан, Х. История Дании / Хельге Палудан, Эрик Ульсиг, Карстен Порскрог Расмуссен, Герда Бондеруп, Эрик Странге Петерсен, Хеннинг Поульсен, Сёрен Хейн Расмуссен; пер. с англ. – Н. М. Антюшина, С. Д. Комиссаров, О. В. Рождественский, А. Н. Чеканский. – М.: Весь мир, 2007. – 592 с.
22. Терборн, Г. Столичные города и неоднозначность их роли в жизни государства / Горан Терборн, Кон Чон Хо; пер. с англ. – М. Бендет // Логос. – 2013. – № 4. – С. 39–56.
23. Трубина, Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства / Е. Г. Трубина. – М.: Новое литературное обозрение, 2011. – 520 с.
24. Шилехина, М. С. Современные тенденции формирования культурного пространства города: проблемы и возможности? / М. С. Шилехина // Культурное наследие России. – 2016. – № 4 (15). – С. 103–109.

Урбанистическое пространство Дании.



Рисунок 1. Улица Стрёгет (Strøget) в Копенгагене. 1950-е гг.¹⁸⁷



Рисунок 2. Уличные фонари без проводов¹⁸⁸

¹⁸⁷ Кац М. Копенгаген – изменения в северном городе с 1960 по 2011 // Livejournal. Режим доступа: <http://maxkatz.livejournal.com/53298.html> (дата обращения: 23.04.2017).

¹⁸⁸ Make Russia warm again // Livejournal:. Режим доступа: <http://varlamov.ru> (дата обращения: 24.04.2017).

Приложение А (окончание)

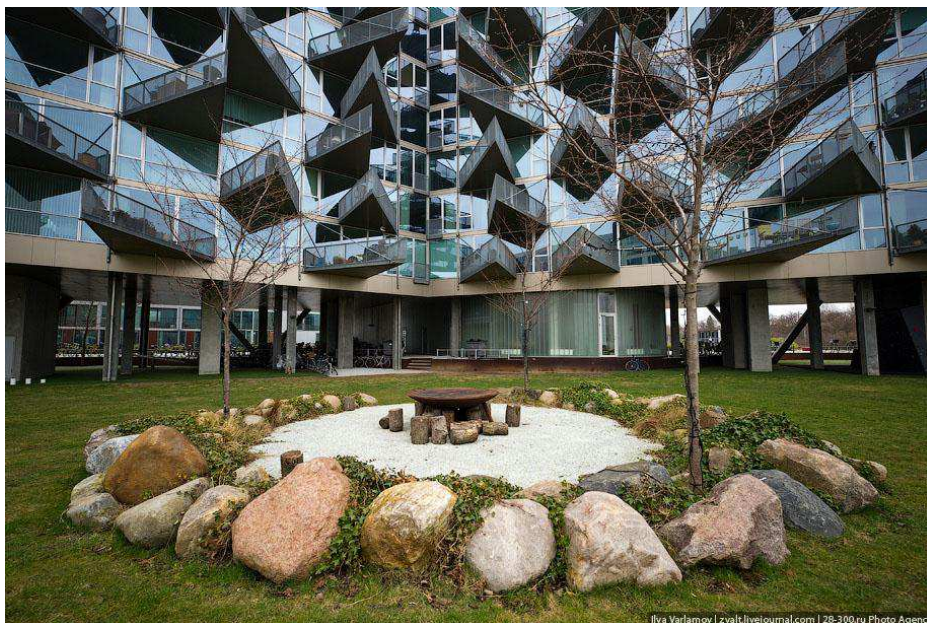


Рисунок 3. Мангал во дворе домов. Копенгаген.¹⁸⁹

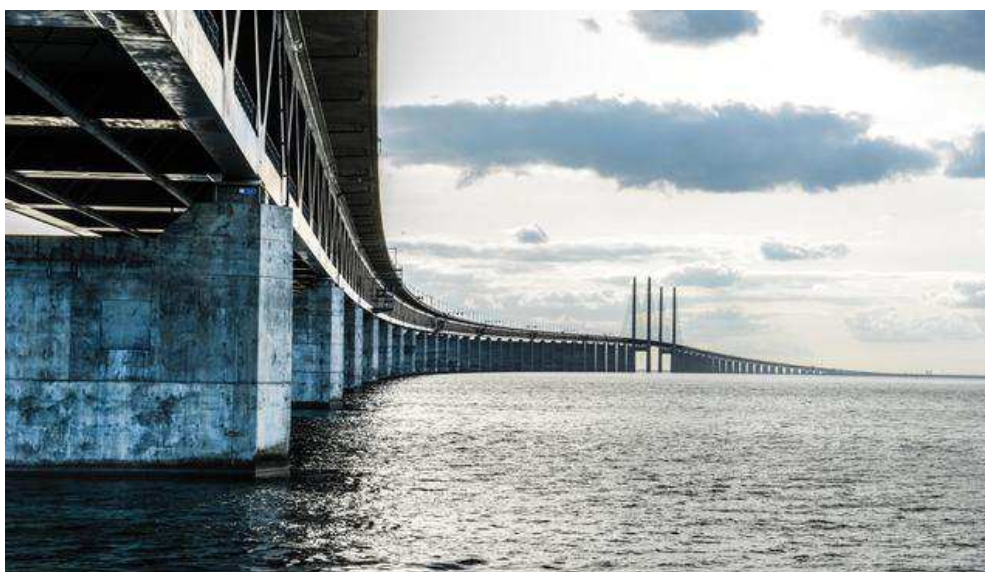


Рисунок 4. Эресуннский мост¹⁹⁰

¹⁸⁹ Make Russia warm again // Livejournal:. Режим доступа: <http://varlamov.ru> (дата обращения: 24.04.2017).

¹⁹⁰ Эресуннский мост // Meduza. Режим доступа: <https://meduza.io/atlas/scania/local/eresunnskiy-most> (дата обращения: 24.04.2017).

Урбанистическое пространство Финляндии.



Рисунок 5. Трамвайное движение в Хельсинки¹⁹¹

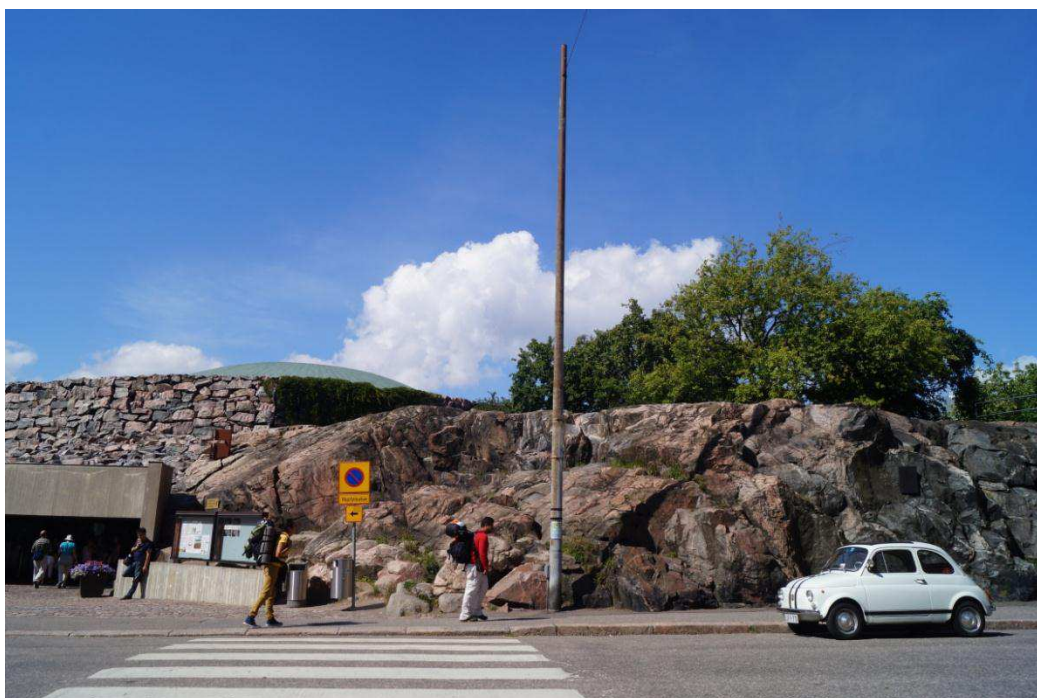


Рисунок 6. Темппелиаукио – церковь в скале, Хельсинки.¹⁹²

¹⁹¹ Личный архив Шевякова И.С.

¹⁹² Там же.

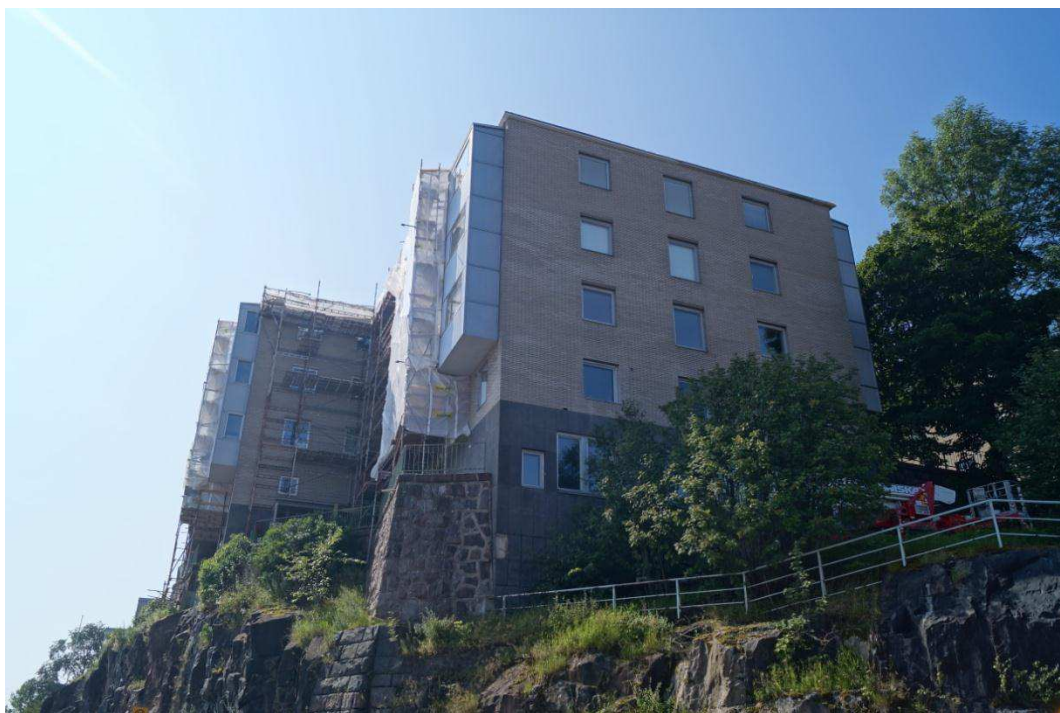


Рисунок 7. Жилые дома в природном ландшафте Хельсинки¹⁹³

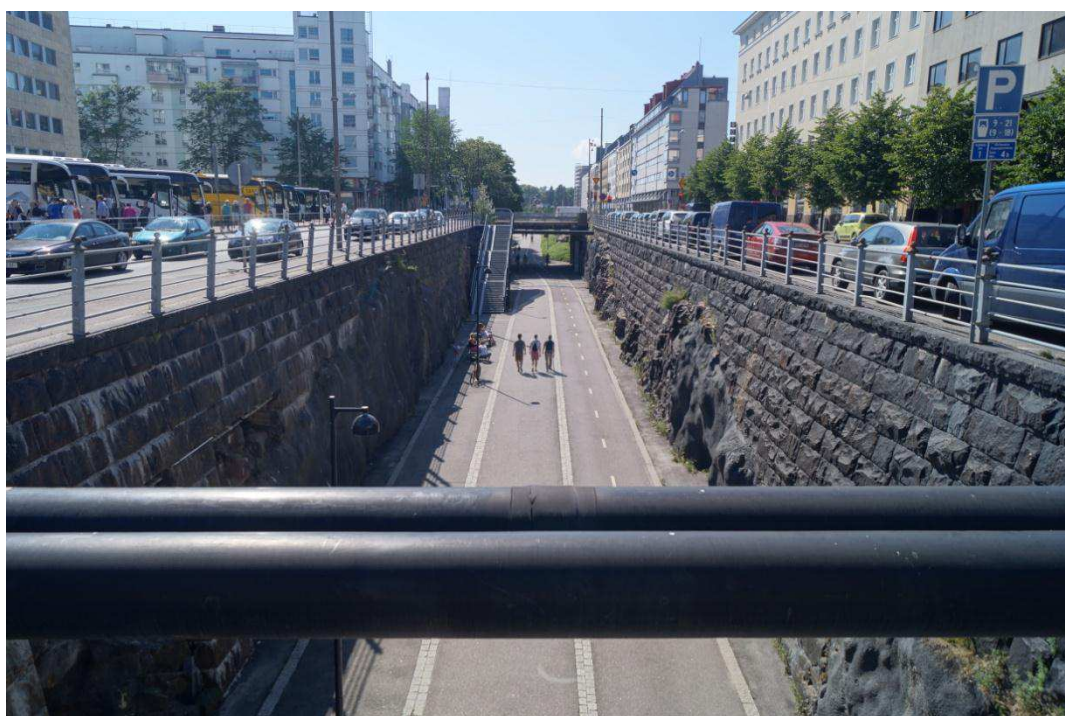


Рисунок 8. Веломагистраль в Хельсинки¹⁹⁴

¹⁹³ Там же.

¹⁹⁴ Там же.

Урбанистическое пространство Швеции.

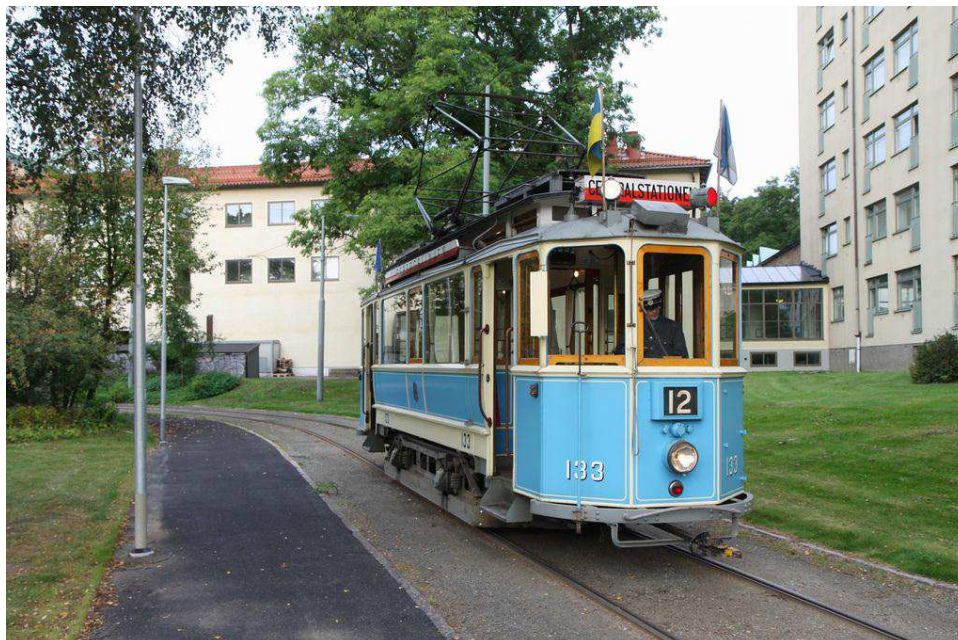


Рисунок 9. Старый трамвай на современной улице Гётеборга¹⁹⁵



Рисунок 10. Оформление станции стокгольмского метро¹⁹⁶

¹⁹⁵ Фото: Гётеборг, трамвай ASEA M5 №133 // Городской электротранспорт. Режим доступа: <http://transphoto.ru/photo/983940> (дата обращения: 24.04.2017).

Приложение В (окончание)



Рисунок 11. 190-метровая башня-небоскрёб в Мальмё¹⁹⁷



Рисунок 12. Концертный зал Далхалла в провинции Даларна¹⁹⁸

¹⁹⁶ Метро в Швеции – самая длинная художественная галерея в мире // Зелёный мир. Режим доступа: <http://zelenymir.ru/metro-v-shvetsii-samaya-dlinnaya-hudozhestvennaya-galereya-v-mire.html> (дата обращения: 25.04.2017).

¹⁹⁷ 24 шедевра архитектуры Швеции // European Urban Institute. Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).

¹⁹⁸ 24 шедевра архитектуры Швеции // European Urban Institute. Режим доступа: <http://euimedia.com/ru/menu/aktualii-1/24-shedeura-arkhitektury-shvietsyi> (дата обращения: 11.05.2017).

Урбанистическое пространство Норвегии.

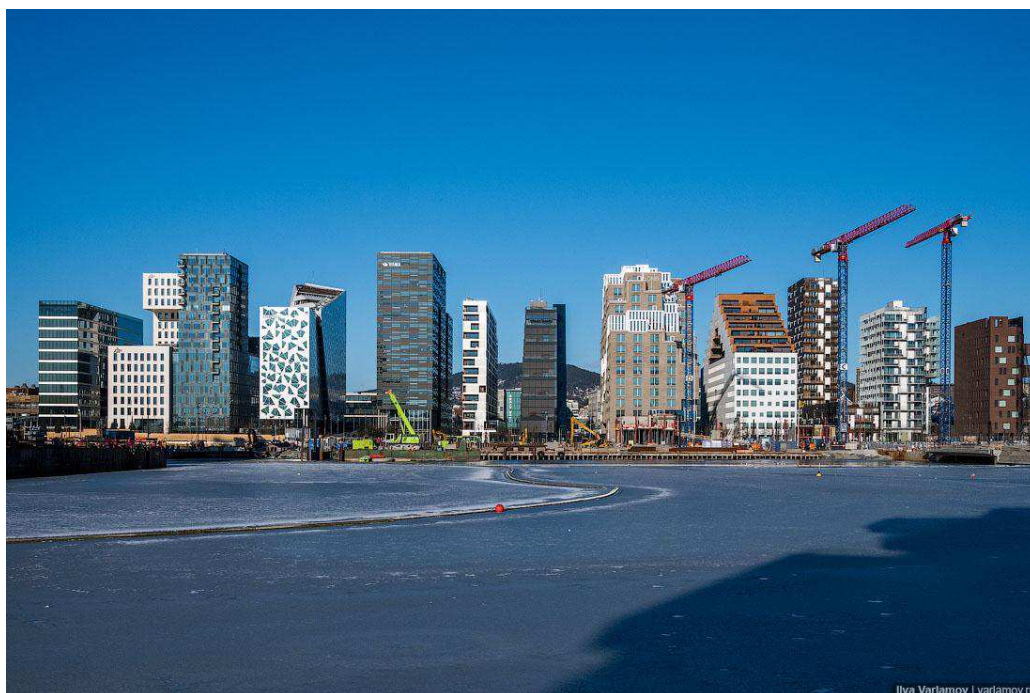


Рисунок 13. Деловой квартал Баркод в Осло¹⁹⁹



Рисунок 14. Уникальный подъёмник для велосипедистов в Осло²⁰⁰

¹⁹⁹ Варламов И. Район Штрихкод, Осло. Хотели бы тут жить и работать? // Livejournal. Режим доступа: <http://varlamov.ru/2297599.html> (дата обращения: 24.04.2017).

²⁰⁰ Подъёмник для ленивых велосипедистов в Норвегии // Велоклопс. Режим доступа: <http://velo.klops.ru/article/show/71> (дата обращения: 24.04.2017).

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Гуманитарный институт
Кафедра всеобщей истории

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

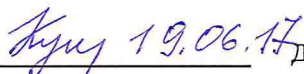

В. Г. Дацышен
подпись

« 19 » июня 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

46.03.01 – История

Эволюция европейского города в XX веке на примере
Северной Европы

Руководитель  19.06.17 доцент, канд. ист. наук
подпись, дата

Л. А. Кутилова

Выпускник  19.06.17
подпись, дата

И. С. Шевяков

Красноярск 2017